



ER UMBAU DES ALTEN
RATHAUSES UND DER
ALTEN BÖRSE IN LEIP-
ZIG. * ARCH.: STADT-
BAURAT WILH. SCHAREN-
BERG IN LEIPZIG. * DIE
ALTE BÖRSE NACH DEM
UMBAU. * * * * *

DEUTSCHE
* * BAUZEITUNG * *
XLIV. JAHRGANG 1910
* * * NO. 36. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. NO. 36. BERLIN, DEN 4. MAI 1910.

Der Umbau des alten Rathauses und der alten Börse in Leipzig.

Architekt: Stadtbaurat Wilhelm Scharenberg in Leipzig.

(Schluß aus No. 34.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 272 und 273.



leichwie beim alten Rathaus, so bezog sich auch bei der alten Börse die Wiederherstellung auf das Äußere wie das Innere. Es ist ein hohes Verdienst des Rates der Stadt Leipzig, daß dieses graziöseste Werk des deutschen Barockstiles seine ursprüngliche Gestalt wieder gefunden hat. Diese findet sich in einem Originalent-

wurf, welcher im Ratsarchiv in Leipzig aufbewahrt wird. Nach diesem befand sich frühervor dem Börsengebäude ein von einer steinernen Galerie und einem schmiedeisernen Gitter umfriedigter Platz für den Verkehr im Freien. Von diesem Platze aus führte eine Freitreppe unmittelbar in den im Obergeschoß gelegenen Saal, den die reiche Decke in Rankenwerk mit Kindergestalten des Giovanni Simonetti und die großen Deckenbilder schmücken, die der Maler Am Ende 1687 der Decke einfügte. Der Treppenaufgang bildete mit der anderthalbgeschossigen Fassade und der mit den Statuen Apollo, Merkur, Athene und Venus des Leipziger Bildhauers Johann Caspar Sandmann geschmückten Attika eine künstlerische Einheit von seltenem Reiz. Anstelle dieser Anlage aber wurde im Jahre 1816 ein größerer terrassenförmiger Vorbau errichtet, unter dem Räume für Feuerlöschgeräte, Niederlagszwecke und öffentliche Aborte untergebracht waren, und dementsprechend eine neue Freitreppe mehr nach vorn hinausgerückt. Die gewölbten Räume im Erdgeschoß des Börsengebäudes dienten zu Geschäftszwecken; der obere Saal wurde nach der Erbauung der neuen Handelsbörse für die Sitzungen des Stadtverordnetenkollegiums eingerichtet, die hier während eines Jahrzehntes bis zur Uebersiedelung nach dem neuen Rathause stattfanden.

Bei dem Umbau nun sind in das Kellergeschoß ein Kesselraum für drei Kessel der für die Börse und das alte Rathaus gemeinschaftlichen Niederdruck-Dampfheizungsanlage, je ein Raum für Brennmaterialien, Asche und Geräte, sowie endlich ein Aufenthaltsraum für den Heizer eingebaut worden. Der Kesselraum ist mit dem Kellergeschoß des alten Rathauses durch einen begehbaren unterirdischen Gang verbunden, der die Rohrleitungen der Heizanlage nach dem alten Rathause aufnimmt.

Dem Erdgeschoß ist die ehemalige achsiale Teilung gelassen worden. In der ersten Achse ist am Salzgäßchen entlang, in ähnlicher Weise wie am alten Rathaus, ein Laubengang für den Fußverkehr und somit die Möglichkeit einer Verbreiterung der an sich schmalen Straßenfahrbahn geschaffen worden. In der nächsten Querachse ist ein Doppelladen, in den übrigen beiden Achsen der Garderoberraum mit zwei Treppenaufgän-

gen zum Vortragssaal untergebracht. Den Laubengang und den Doppelladen überspannen noch die alten flachen Kreuzgewölbe mit elliptischen Schildbögen, wogegen im Garderoberraum die Kreuzgewölbe wegen der Treppenaufgänge nach dem Saal entfernt wurden und dafür eine Siegwart-Balkendecke eingelegt wurde.

Im Obergeschoß ist der Vortragssaal durch eine niedrige Glasabschlußwand mit Holzdecke von den beiden Treppenaufgängen abgetrennt worden. Diese Abschlußwand ist so gestaltet, daß die Uebersicht über die reiche Stuckdecke, in der sieben Oelgemälde eingefügt sind, nicht verloren geht. Die Stuckdecke ist von den alten Farben- und Gipskrusten gereinigt und fehlende Teile sind im Geiste des Vorhandenen ergänzt worden. Das große Mittelbild, 9,75 m zu 4,75 m, stellt eine Versammlung der Götter dar, während vier der seitlichen Bilder die vier Erdteile: Europa, Afrika, Asien und Amerika, die übrigen zwei, je eins an der Süd- und Nordseite, die Tugenden und die Leidenenschaften zeigen. Vor Beginn des jetzigen Umbaus waren die Gemälde stark durch Ruß und Staub verunreinigt und kaum zu erkennen; sie machten auf den Beschauer nur den Eindruck dunkler Flächen, die scheinbar dem Verfall geweiht waren. Der für 250 Personen Sitzgelegenheit bietende Saal ist für die Abhaltung von Vorträgen bestimmt. In der Mitte der südlichen Wand über dem neuen Glasabschluß, also im Rücken der Zuhörer, sind auf einem Schaltbrett elektrischer Anschluß für einen Projektionsapparat und die hierzu nötigen Schaltungsmöglichkeiten angelegt worden.

Die Freitreppenanlage nach dem Vortragssaal im Obergeschoß ist in der gleichen Anordnung, wie diese bei dem ursprünglichen Neubau ausgeführt worden war, wieder hergestellt. Sie hat im Falle einer Gefahr als Notausgang zu dienen. Als Material der Freitreppenanlage wurde Beuchaer Diorit für den Sockel, und zu den Stufen und allen übrigen Ansichtsflächen Postaer Sandstein verwendet. Unter dem oberen Podest ist in der Mittelachse der Eingang mit Vorraum zur Garderobe, an der Ostseite ein Herrenabort und an der Westseite ein Damenabort und der Eingang zum Kesselhaus eingebaut worden. Der frei bleibende Raum vor der Freitreppe, den vor Beginn des Umbaus der ein Geschoß hohe Vorbau bedeckte, ist genau der früheren Anordnung entsprechend mit einer Balustrade umgeben worden mit je einem Eingang an der Ost- und der Westseite. Dieser Vorplatz ist um eine Stufe über den Fußweg erhöht worden.

Das Äußere des Gebäudes ist im oberen Teil in seinen alten schönen Architekturformen gelassen worden. Dabei zeigte es sich, daß die ursprünglich angebrachten Frucht- und Laubgehänge in früherer Zeit bei Ausführung von Ausbesserungsarbeiten in Zinkguß nachgebildet und ergänzt worden waren. Der

Sockel des Gebäudes ist mit Beuchaer Diorit verblendet und die Quaderungen bis zum Gurtgesims sind aus Gründen der Sparsamkeit mit Kunstputz, der dem Werkstein täuschend ähnlich ist, versehen worden. Nur zu den Eckarmierungsquadern, den Bogenwiderlagssteinen und den Gerüsten der Garderobefenster ist Postaer Sandstein verwendet worden. Die alte Attika auf dem Dache war derart verwittert und zerstört, daß sie vollständig in Postaer Sandstein erneuert werden mußte. Die Formen der bekrönenden Aufsätze waren an den noch vorhandenen verwitterten Bruchstücken

festzustellen. Weil sie herabzustürzen drohten, mußten die verwitterten Reste der Eckstandbilder bereits vor Jahren herabgeholt werden; bereits zu jener Zeit sind aber genaue Abgüsse und Modelle davon hergestellt worden, nach denen die neuen Figuren unter Verwendung des besten Postaer Sandsteines angefertigt worden sind. Die Aufstellung der Standbilder ist der früheren Art und Reihenfolge entsprechend erfolgt, und zwar wurden auf der Ecke nach Südwest Apollo, nach Südost Merkur, nach Nordost Venus, und endlich nach Nordwest Minerva aufgestellt. —

Die Ausnutzung der Wasserkräfte der Murg in Baden.

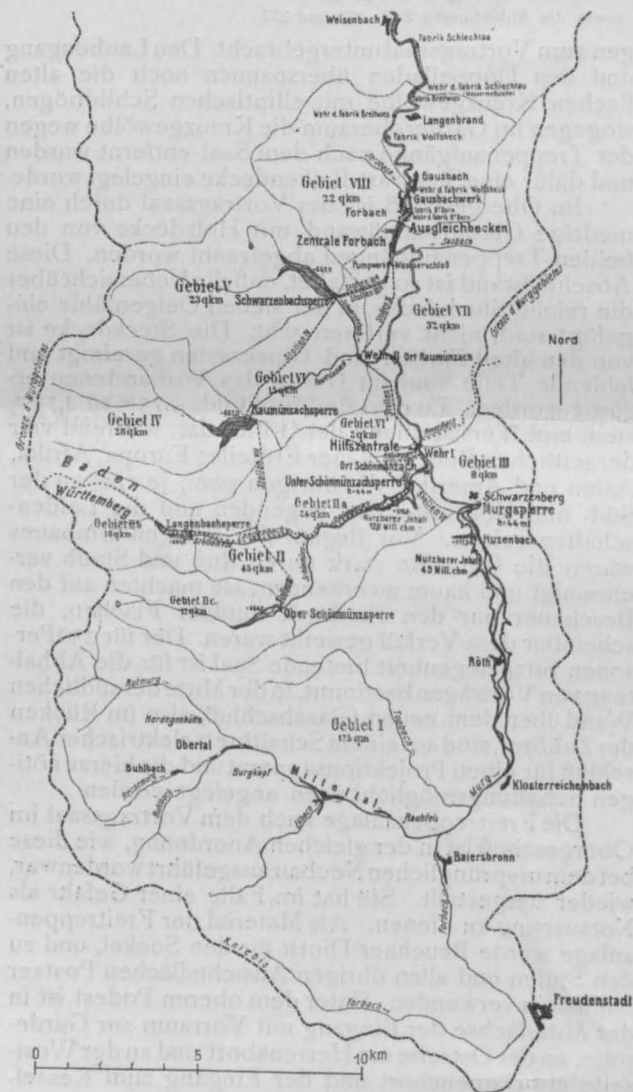
Gleich der bayerischen geht auch die badische Staats-eisenbahn-Verwaltung mit dem Gedanken um, da-zu geeignete Wasserkräfte des Landes für den elek-trischen Betrieb ihrer Eisenbahnen auszunutzen. Bereits im Jahre 1905 hat Prof. Th. Rehbock in Karlsruhe der Ge-neraldirektion den Vorschlag gemacht, zu diesem Zweck die Wasserkräfte des Murggebietes in zusammenfassender Weise nutzbar zu machen. Vor etwa 2 1/2 Jahren ist dann von der badischen Eisenbahn-Verwaltung der Rehbock'sche Entwurf des sogenannten „Badischen Murgwerkes“ erworben worden, der die in drei getrennten Werken, dem

Priorität für seinen Entwurf streitig zu machen, während tatsächlich der nach dem erwähnten Vortrag zur Ausfüh-rung bestimmte Entwurf der Eisenbahnverwaltung in allen grundlegenden Punkten mit seinem dieser Verwaltung überlassenen Entwurf fast genau übereinstimme. Wir geben diesem Protest, der durch eine spätere, keine positiven Angaben enthaltende öffentliche Erklärung der General-Direktion nicht entkräftet worden ist, auch unsererseits Raum und knüpfen daran gleichzeitig einige Mitteilungen über den Rehbock'schen Entwurf, die jetzt von besonderem In-teresse sein dürften. Wir stützen uns dabei auf eine im Jahre 1909 erschienene Veröffentlichung des Entwurfs-Ver-fassers, die in Buchform*) erfolgt ist, sich im übrigen aber nicht auf das badische Murgwerk allein beschränkt, son-derm darüber hinaus auch die Ausnutzungsmöglichkeit des ganzen, also auch des württembergischen Murggebietes be-handelt. Der Entwurf ist ursprünglich i. A. der Firma E. Holtzmann & Cie. in Weisenbach durchgearbeitet worden, die auch im Jahre 1907 sowohl in Baden als auch in Würt-temberg die Konzession zum Bau und Betrieb nachgesucht hat. Der Entwurf stützt sich insbesondere auf die von ge-nannter Firma seit 14 Jahren am Wehr ihrer Fabrik ober-halb Weisenbach durchgeführten sorgfältigen Wassermen-gen-Messungen. Der genannten Veröffentlichung entleh-nen wir auch den nebenstehenden Plan des Murggebietes.

Verfasser kommt bei vorsichtigen Annahmen hinsicht-lich der zur Verfügung stehenden Wassermengen zu dem Ergebnis, daß in dem von ihm geplanten badischen Murg-werk — aus den allein noch zur Verfügung stehenden Was-serkräften zwischen Forbach und der Landesgrenze und unter Berücksichtigung, daß den unterhalb Forbach schon bestehenden Wasserkraft-Anlagen auch in Zukunft dieselbe tägliche Abflußmenge, ziemlich gleichmäßig auf die Tag-und Nachtstunden verteilt, zugeführt werden muß — eine mittlere ausnutzbare Leistung von 13 200 PS. gewonnen werden könne. Diese Zahl ist aus den Wassermengen der Jahre 1893—1906 ermittelt. Greift man das besonders was-serarme Jahr 1893 heraus, so würde die gewonnene Kraft für dessen Wassermengen noch immer 10 000 PS. betragen. Falls gewisse Erweiterungen, die unterhalb Forbach in einem Werke bei Gausbach und oberhalb an der Unter-Schönmünzschleuse möglich sind, ausgeführt werden, so stellen sich die zu gewinnenden mittleren Kräfte unter den beiden vorher gemachten Voraussetzungen auf 16 300 bzw. 12 100 PS., und falls auch noch eine zweite Erweiterung an der Ober-Schönmünzschleuse und eine Talsperre in der Murg selbst oberhalb der Landesgrenze (also beide Anlagen auf würt-tembergischen Gebiet) hinzutreten, auf 22 000 bzw. 15 700 PS. Diese Leistungen können im Bedarfsfalle in den drei geschilderten Ausbaustadien jederzeit auf 54 000, 66 000 und 80 000 PS. gesteigert werden, d. h. auf das 4- bzw. 3,6-fache, und die überhaupt möglichen Höchstleistungen betragen 79 000, 84 000 und 88 000 PS. Von den verfügbaren mittleren Kräften können durch die Verbindung der Kraftwerke mit Staubecken 5 880, 8 780 bzw. 19 890 vollkommen reguliert werden (sodass sie während des ganzen Jahres in gleicher Höhe zur Verfügung stehen), das sind 44,5, 53,9 bzw. 90,4 %.

Die Kosten sind in den drei Ausbaustadien auf 17,5, 21,5 und 36 Mill. M. veranschlagt und zwar nach Angabe des Entwurfsverfassers unter Zugrundelegung reichlicher Einheitspreise. Bezogen auf die jederzeit verfügbare Lei-stung entspricht das einem Anlagekapital für die Pferde-kraft von 324, 326 und 440 M. (1330, 1320 und 1640 M. bezogen auf die mittlere Leistung für 1 PS). Die Kosten für eine Pferdestärke-Stunde an der Turbinen-welle ermittelt Verfasser zu etwa 1 Pf., den Preis für eine Kilowattstunde an der Schalttafel der Zentrale in Forbach auf etwa 1 2/3 Pf. Diese Selbstkosten erhöhen sich nun da-durch, daß die gewonnene Energie in größere Entfernung übertragen werden muß, da in der Nähe Platz für die An-lage größerer industrieller Betriebe nicht gegeben ist.

*) Entwurf eines Wasserkraftwerkes im Gebiete der Murg oberhalb Forbach von Th. Rehbock. Leipzig 1909, Verlag von W. H. Engelmann. Preis 8 M. Eine erweiterte Auflage erscheint demnächst.



Murgstollenwerk, dem Raumünzschleuse und dem Schwarzenbach-Werk gewonnenen Kräfte des badischen Murggebietes in einer gemeinsamen Kraftzentrale unterhalb Forbach ausnutzen will.

Ueber die tatsächlichen Absichten der Eisenbahnver-waltung hinsichtlich der Murg-Wasserkräfte sind dann erst Ende v. J. Mitteilungen in die badische Tagespresse ge-langt, die an einen über dieses Thema in der „Vereinigung der akademisch gebildeten Beamten der großherz. Eisen-bahnverwaltung“ gehaltenen Vortrag anknüpften. Diese Mitteilungen haben Prof. Rehbock insofern zu einem leb-haften öffentlichen Protest Anlaß gegeben, der auch uns zugegangen ist, als er in den Ausführungen dieses Vor-trages den Versuch zu finden glaubte, ihm das Recht der

Denn der tiefeingeschnittene Oberlauf des Murgtales bietet überhaupt keinen Platz für solche Anlagen und das breitere Tal bei Forbach ist zu stark besiedelt und aufgeteilt, um ausgedehntere Flächen zu angemessenem Preise in eine Hand zu bringen. Es ist also die Fortleitung der Kraft auf elektrischem Wege erforderlich und neben der Verwendung derselben zum elektrischen Betrieb eines Teiles der badischen Eisenbahnen kommt die Kraft- und Licht-Versorgung der benachbarten Städte: Baden-Baden, Rastatt, Pforzheim, Karlsruhe, Mannheim und auch Straßburg und Stuttgart in Frage. Nimmt man eine Uebertragung auf 40—50 km i. M. an, so erhöht sich der Selbstkostenpreis für eine Kilowattstunde auf etwa 2,5 Pf. (und zwar i. M. auf die verschiedenen Verwendungsarten des Stromes). Da bei Dampfkraftzentralen die Preise zwischen 6—15 Pf. und mehr für eine Kilowattstunde schwanken, so erscheint die Wirtschaftlichkeit des vorgeschlagenen Murgwerkes und seine etwaigen Erweiterungen zur einheitlichen Ausnutzung der Murgwasserkräfte gesichert.

Die Verhältnisse im Murgtal liegen für die zeitliche Anpassung der vorhandenen Energiemengen an einen auch bedeutenden Schwankungen unterworfenen Bedarf, wie er namentlich beim Eisenbahnbetrieb auftritt, sehr günstig, da die Anlage großer hochgelegener Staubecken von bedeutendem Fassungsraum in den wasserreichen Nebenflüssen der Murg möglich ist. Rehbock sieht zu diesem Zweck den Bau je einer Talsperre im Raumünzach- und im Schwarzenbachtal vor. Im badischen Murgtal selbst ist dagegen die Anlage eines Staubeckens der schon erwähnten örtlichen Verhältnisse wegen nicht möglich, die Regelung der Energiemengen des Murgwassers, das durch ein Wehr dicht unterhalb der Landesgrenze, Wehr I im Plan, aufgestaut werden soll, muß daher auf andere Weise erfolgen. Verfasser ordnet zur teilweisen Erreichung dieses Zweckes daher bei der Kraftzentrale an der Murg ein Pumpwerk an, das zeitweilig Murgwasser in das nahe gelegene Schwarzenbachbecken heben soll. Zur Regelung des an die unterhalb Forbach bereits liegenden Werke gleichmäßig auf 24 Stunden verteilt abzugebenden Wasserzuflusses sieht Verfasser ferner unterhalb der Zentrale noch ein Ausgleichbecken vor. Das sind die Grundzüge für die Anlage des badischen Murgwerkes in seinem ersten Ausbau.

Im einzelnen ist noch zu bemerken, daß das durch Wehr I gestaute Murgwasser durch Stollen I (für 12 cbm/Sek. höchste Wasserführung) dem Tal der Raumünzach zugeführt wird, deren Unterlauf durch Wehr II aufgestaut wird. Stollen II (für 14 cbm/Sek.) führt dann das Murg- und Raumünzachwasser gemeinsam zum Wasserschloß oberhalb der Kraftzentrale bei Forbach. Beide Wehre werden bei Hochwasser geöffnet, sodaß von dem mittleren Jahres-Abfluß ihres Einflußgebietes von 7,37 cbm/Sek. nur 5,63 cbm/Sek. im Kraftwerk zur Ausnutzung kommen. Das mittlere Nutzgefälle dieses Murgstollenwerkes ist 146,5 m.

Die Schwarzenbach-Talsperre ist 2 km oberhalb des Einflusses des Schwarzenbaches in die Raumünzach geplant und soll 46 m normale Stauhöhe erhalten. Die Wasserfläche des Stausees würde rd. 65 ha, der Fassungsraum rd. 11,5 Millionen cbm oder rd. 53 % des jährlichen mittleren Zuflusses der Periode 1893—1906 betragen. Der Fassungsraum dieses Beckens ist deshalb so groß gewählt, weil Rehbock einerseits gerade bei diesem, dem Kraftwerke am nächsten gelegenen Staubecken eine möglichst weitgehende Regulierung des Wasserabflusses herbeiführen will, und weil anderseits in diesem Becken auch das durch das Pumpwerk gehobene Murgwasser aufgespeichert werden soll. Durch Stollen IIIa, der die Wasserscheide zwischen Schwarzenbach und Murgtal durchbricht, wird das Wasser aus dem Staubecken zunächst einem Ausgleichschacht und von diesem mittels Druckrohren der Zentrale zugeführt. Das mittlere Nutzgefälle des Werkes beträgt 348 m.

Das Raumünzachwerk nutzt die Abflüßmengen der oberen Raumünzach durch eine Talsperre aus, die dicht unterhalb der beiden Quellbäche Hundsbach und Biberach errichtet werden und bei 53 m normaler Stauhöhe den Wasser-Spiegel des Staubeckens auf dieselbe Höhe bringen soll wie im Schwarzenbach-Staubecken. Die Fassungskraft ist 15 Millionen cbm oder 47,5 % des mittleren Jahres-Abflusses. Durch Stollen IV wird das Wasser des Staubeckens dem Schwarzenbachtale gleich unterhalb der dort zu errichtenden Sperre zugeführt und durch einen Abfluß-Schieberschacht in unmittelbare Verbindung mit dem Staubecken daselbst gebracht. Senkt sich also durch Wasser-Entnahme aus dem Schwarzenbachwerke dessen Spiegel,

so fließt aus dem Raumünzachbecken eine entsprechende Wassermenge nach. Zu seiner Abführung ist neben Stollen IIIa noch ein Parallelstollen IIIb vorgesehen, ersterer ist für 10, letzterer für 5 cbm/Sek. Wasserführung bemessen, während Stollen IV bei normalem Betrieb nur bis zu 2 cbm/Sek. Wasser führt.

Der Kraftzentrale bei Forbach stehen also zur Verfügung höchstens 14 cbm/Sek. aus dem Murgstollenwerk und 15 cbm Sek. aus den Staubecken. Nach völligem Ausbau wird das Maschinenhaus 17 Maschineneinheiten enthalten, die aus je einer Hochdruckturbine und mit dieser gekuppeltem Generator bestehen. Von diesen dienen 6 zur Ausnutzung des Wassers des Murgstollenwerkes, eine 7. als Reserve zum gleichen Zweck, während 10 auf die beiden Staubeckenwerke entfallen. Letztere treten erst dann in Tätigkeit, wenn die vom Werk verlangte Kraftleistung vom Murgstollenwerk allein nicht mehr erzeugt werden kann.

Bezüglich der schon erwähnten späteren Erweiterungen des badischen Murgwerkes sei noch angeführt, daß durch das Gausbachwerk, das die Murgstrecke zwischen dem Ausgleichbecken des badischen Murgwerkes und den schon vorhandenen Werken der Firma E. Holtzmann & Cie. noch besser als bisher ausnutzen soll, i. M. noch rd. 1160 PS. an ausnutzbarer Energie gewonnen werden können. Eine weitere Vergrößerung der Energieleistung ist in zweckmäßiger Weise durch die Verwertung der regulierbaren Wasserkräfte der Schönünzach noch möglich (die z. T. allerdings schon durch das Murgstollenwerk ausgenutzt werden). Sie soll erreicht werden durch die Anlage eines größeren Staubeckens kurz vor dem Einfluß der Schönünzach in die Murg. Durch einen Stollen V würde das Wasser dem Murgtal dicht bei Wehr I zugeführt, wo seine Energie in vorteilhafter Weise in einer kleinen Hilfs-Zentrale ausgenutzt und von dort nach der Hauptzentrale übertragen wird. Das aus der Hilfszentrale abfließende Wasser läuft wieder dem Stollen I des Murgstollenwerkes zu. Die mittlere Leistung des Werkes nach Uebertragung der Energie in die Zentrale bei Forbach stellt sich auf 780 PS. (Höchstleistung 3800 PS.).

Außer den vorgenannten Erweiterungen, die in erster Linie ins Auge zu fassen wären, sind noch weitere Ergänzungen möglich, die einerseits in der Anlage kleinerer Talsperrenwerke in den Seitentälern der Murg im badischen Gebiete (rd. 1000 PS. regulierbarer Energie), anderseits in der Anlage zweier Talsperren im Oberlauf der Schönünzach und ihres Hauptzuflusses des Langenbachs bestehen. Durch letztere Anlage würde allerdings der Kraftgewinn im Unterschönünzachwerk herabgesetzt, sodaß der tatsächliche Kraftgewinn nur 1110 PS. betragen würde; gleichzeitig aber würde eine sehr vollkommene Regulierung des Wasserabflusses der Schönünzach erreicht. Durch die beiden Schönünzachwerke zusammen werden dann über 4000 PS. im Jahresmittel gewonnen, von denen etwa 54 % Baden, 46 % Württemberg zufließen. Schließlich ist die Murg selbst durch eine Talsperre bei Schwarzenberg auf württembergischen Boden ausnutzbar, die eine vollkommene Regulierung der Murgwasserkräfte herbeiführen, anderseits aber die Leistungen des Murgstollenwerkes herabsetzen würde, sodaß nur ein mittlerer dauernder Gewinn von 4430 PS. verbleibt. Aber auch damit sind die Ausnutzungsmöglichkeiten des Murggebietes noch nicht ganz erschöpft, da sich noch ein Teil der Quellbäche der Murg, allerdings zweckmäßiger Weise nicht in unmittelbarer Verbindung mit dem badischen Murgwerk, sondern in einer eigenen Zentrale auf württembergischen Gebiete unterhalb Klostereichenbach ausnutzen ließe (regulierbare Energiemenge im Mittel 2000—2500 PS.).

Nach den bisher in die Öffentlichkeit gebrachten Mitteilungen über die Pläne der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen stimmt der von dieser zur Ausführung gewählte Entwurf in den Hauptpunkten mit dem Rehbock'schen Entwurf so genau überein, daß man wohl von einer Uebernahme dieses Entwurfes mit einigen, seinen Grundgedanken nicht ändernden Abweichungen sprechen darf. Nach einer von der Generaldirektion veröffentlichten kurzen Erklärung sollen die in den Tageszeitungen gemachten Angaben sich allerdings nicht völlig mit den Absichten der Generaldirektion decken, es wird aber nicht angegeben, worin diese Abweichungen bestehen. Der badischen Kammer soll eine Denkschrift über die Ausnutzung der Wasserkräfte der Murg demnächst zugehen. Es bleibt abzuwarten, welche Aufklärungen sie in der Frage der Urheberschaft des Ausführungsentwurfes bringen wird. —

Reichs-Zuwachssteuergesetz.

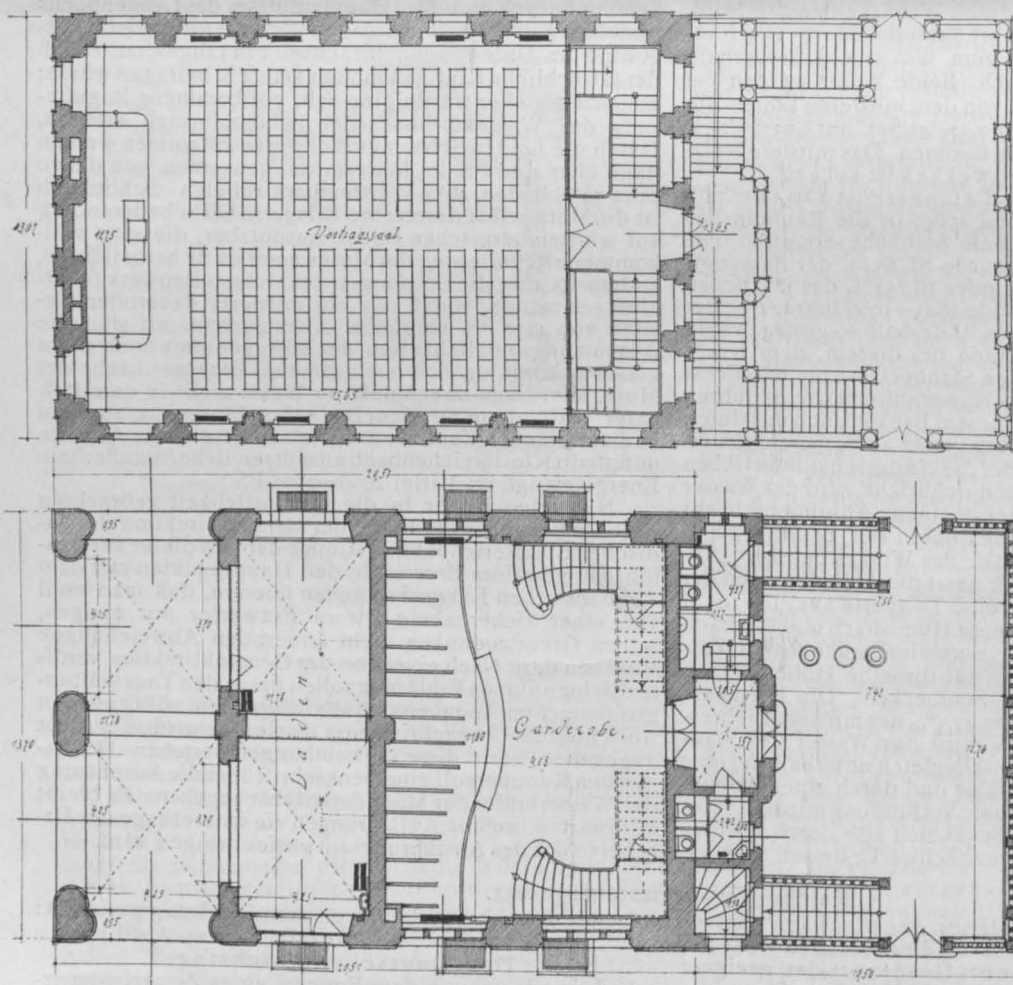
Die „Vereinigung Berliner Architekten“ hat zu dem im Deutschen Reichstage eingebrachten Entwurf eines Zuwachssteuer-Gesetzes, der geeignet wäre, der Baukunst schwere Schädigungen zuzufügen, die

folgende Eingabe an den Deutschen Reichstag gerichtet:
Berlin, den 29. April 1910.

Dem Deutschen Reichstag
erlauben wir uns, zu dem Entwurf eines Zuwachssteuer-



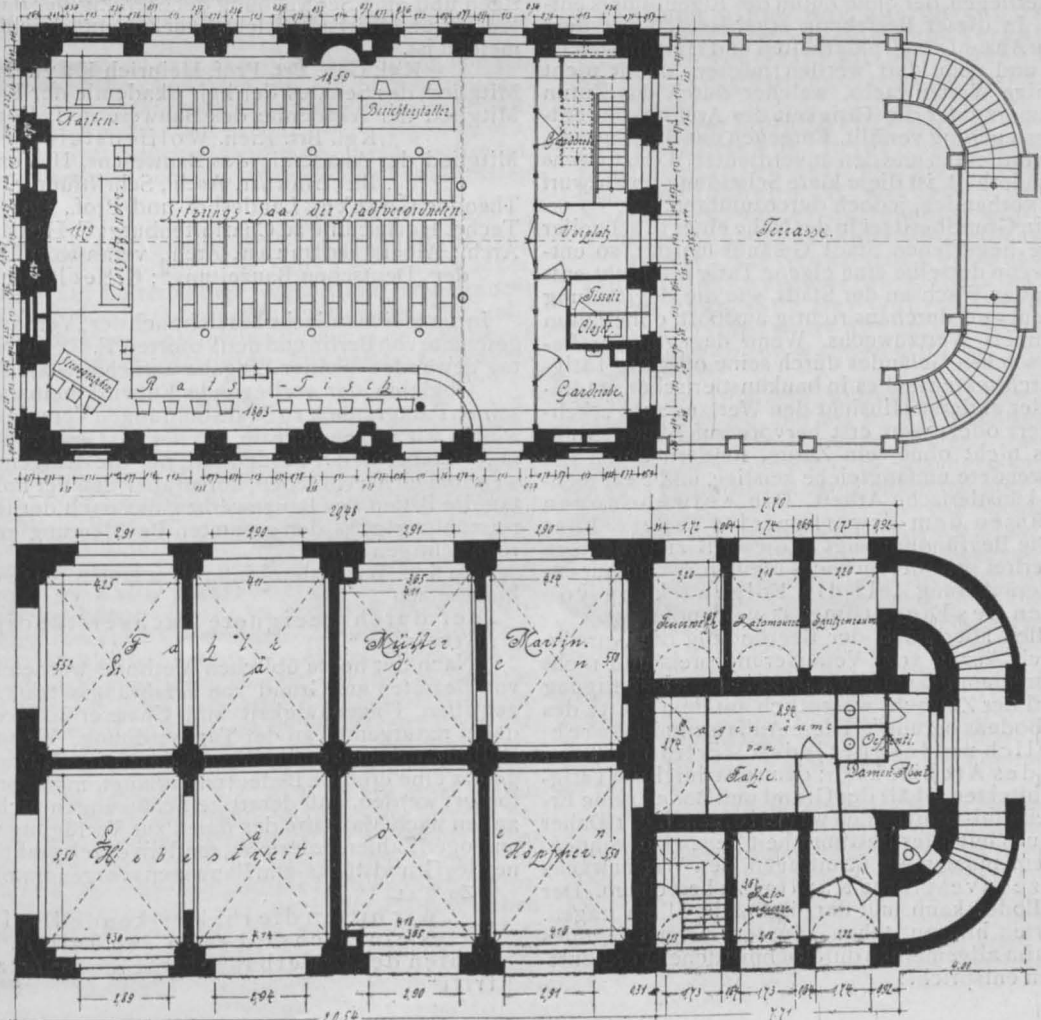
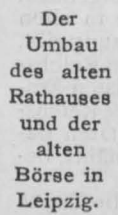
Gesetzes im Interesse der deutschen Architektenschaft das Folgende vorzutragen: Die Beschaffung von Mitteln zur Gesundung der Finanzverhältnisse des Reiches gehört zu den Staatsnotwendigkeiten. So sehr wir daher anerkennen müssen, daß der vorgeschlagene Entwurf eines Zuwachssteuergesetzes an sich einer Staatsnotwendigkeit entspringt, so sehen wir uns dennoch gezwungen, ihn in wichtigen Punkten zu bekämpfen, da die deutsche Architektenschaft durch das Gesetz in der vorgeschlagenen Form in mehrfacher Weise auf das Schwerste betroffen werden würde und da wir nicht annehmen können, daß es in der Absicht des Gesetzgebers liegt, die Interessen einer einzelnen Berufsklasse direkt oder indirekt in einer solchen Weise zu schädigen, daß das Wirtschaftsleben dieser Berufsklasse und damit deren Existenz auf das Ernste bedroht erscheinen. Um diese Gefahr für unseren Beruf, auf die wir nicht eindringlich genug hinweisen können und die ihm an Steuerkraft hinsichtlich der Einkommensteuer das nehmen würde, was man in mißverständlicher



der Umbau des alten Rathauses und der alten Börse in Leipzig. Alte Börse nach dem Umbau.



Vortrags-
Saal nach
dem
Umbau



Börsen-
Grundrisse
vor dem
Umbau.

Annahme der Verhältnisse jetzt glaubt, von ihm fordern zu können, so weit es an uns liegt, abzuwenden oder doch zu mildern, erlauben wir uns die folgenden Anträge:

I. Es ist gemäß der Begründung zum Gesetzentwurf in diesem eine strengere und klarere Scheidung zwischen unverdientem und verdientem Wertzuwachs herbeizuführen.

II. Zu § 10 des Entwurfes:

Es ist grundsätzlich auszusprechen, daß alle Aufwendungen, welche für die Erhaltung oder für dauernde Verbesserungen eines Grundstückes gemacht werden, bei der Bemessung der Steuer berücksichtigt werden, und daß diese Aufwendungen nicht vom Veräußerungspreise abzuziehen, sondern dem Erwerbspreise zuzuzählen sind. Zu diesen Aufwendungen rechnen alle Ausgaben für den Grunderwerb, für die Anlage, Verwaltung und Erhaltung des Grundstückes, im Falle der Bebauung für seine Versetzung in baureifen Zustand, sowie für die Ausführung der darauf zu errichtenden Bauten. Insbesondere sind dem Erwerbspreise hinzuzurechnen die Zinsen für das gesamte investierte Kapital, die Bauzinsen, Hypothekenzinsen, die Unkosten bei Hypothekenbesorgungen und anderen Finanzgeschäften, das Architektenhonorar, Steuern, Beiträge für Versicherungen, die Ausgaben und Beiträge, welche für die Anlage der Straßen und Kanalisation, für Verkehrseinrichtungen, gärtnerische Anlagen und Ähnliches aufgewendet sind, die Summe, die der Eigentümer als eigener Verwalter eines Grundstückes anzusetzen berechtigt sein soll, kurzum, alle Aufwendungen, welche gemacht werden müssen, um ein Grundstück ertragsfähig zu machen oder seine Ertragsfähigkeit zu erhalten und zu steigern.

III. Zu § 15 des Entwurfes:

Die Anrechnung von Zinsen für unbebautes Gelände ist nicht an eine bestimmte Zeit zu binden, sondern unbegrenzt zu gewähren.

IV. Die Steuerpflicht beginnt erst mit dem Datum der Einbringung des Gesetzentwurfes, dem 11. April, mit der Maßgabe, daß alle vor diesem Termin abgeschlossenen Rechtsgeschäfte, die zur Uebertragung eines Eigentumes verpflichten, von diesem Gesetz nicht betroffen werden. Eine Zurückdatierung auf 1. April würde dem unbefangenen Rechtsgefühl widersprechen.

Zu diesen Anträgen sei noch Nachstehendes angeführt:

Nach den Motiven zu dem Entwurf eines Zuwachsteuergesetzes soll der Steuer grundsätzlich derjenige Wertzuwachs unterliegen, der ohne Zutun des Eigentümers entstanden ist. In dieser Beziehung ergeben sich aus dem Entwurf eine Anzahl von Unklarheiten und Härten, welche abgeändert und gemildert werden müssen, damit nicht auch derjenige Wertzuwachs, welcher durch das Zutun des Eigentümers oder die Tätigkeit des Architekten entsteht, der Besteuerung verfällt. Entgegen der Begründung, welche den verdienten und den unverdienten Wertzuwachs klar auseinanderhält, ist diese klare Scheidung im Entwurf selbst nicht vorhanden, jedoch durchzuführen.

Wenn ein Grundbesitzer in der Nähe einer in schneller Entwicklung begriffenen Stadt Gelände besitzt, so entsteht, auch wenn derselbe eine eigene Tätigkeit nicht entfaltet, durch das Wachsen der Stadt, wie die Begründung zum Gesetzentwurf durchaus richtig ausführt, ohne Zutun des Eigentümers Wertzuwachs. Wenn dagegen der Besitzer eines solchen Geländes durch seine oder die Tätigkeit eines Architekten, sei es in baukünstlerischer, städtebaulicher oder anderer Hinsicht den Wertzuwachs erheblich gesteigert oder sogar erst hervorgerufen hat, so geschieht dies nicht ohne sein Zutun, sondern durch die dafür aufgewendete umfangreiche geistige, und zwar technische und künstlerische Arbeit. Die Aufwendungen hierfür müssen dem Erwerbspreise zugerechnet werden. Die Begründung sagt in dieser Beziehung auch richtig, steuerfrei solle der Zuwachs bleiben, der im Augenblick der Veräußerung „als die Folgewirkung von Maßnahmen des Eigentümers“ vorhanden ist.

Nun sollen aber nach der Begründung die Anrechnungen durch Abzug vom Veräußerungspreis und nicht durch Hinzurechnung zum Erwerbspreis Berücksichtigung finden, „weil der Zuwachs wesentlich auf dem Werte des Grund und Bodens beruhe“. Diese Auffassung ist durchaus irrtümlich und leugnet jeden Werteinfluß der Tätigkeit des Architekten; denn erst durch die Tätigkeit des Architekten erhält der Grund und Boden seine Ertragsfähigkeit und damit seinen wirklichen Wert. Daher müssen wir uns mit aller Bestimmtheit gegen sie wenden.

Außerdem müssen wir beantragen, den Wertzuwachs auf das ganze investierte Kapital zu berechnen. Der Grund und Boden kann und darf ihn nicht allein tragen. Welche Härten hier entstehen könnten, zeigt folgendes Beispiel, das im allgemeinen durchschnittlichen Verhältnissen entspricht:

Wenn Jemand ein Grundstück zum Preise von 100000 M. erwirbt, hierauf ein Gebäude im Werte von 100000 M. errichtet, und nun das Grundstück für 220000 M. veräußert, so würde der Zuwachs von 20000 M. nach dem Entwurf auf nur 100000 M., also zu 20%, berechnet werden. Würden dagegen die Baukosten, durch deren Aufwendung der Grund und Boden erst seinen Wert gewinnt, dem Erwerbspreise zugeschlagen, dieser also zu 200000 M. angesetzt, so würde bei demselben Gewinn von 20000 M. und bei seiner Anrechnung auf das Gesamtkapital nur ein Zuwachs von 10% zu versteuern sein.

Dieses Beispiel entspricht aber noch zu wenig der Wirklichkeit und stellt die Berechnung in einem zu günstigen Lichte dar. Deutlicher wird die Ungerechtigkeit des Gesetzentwurfes an folgendem Beispiel, welches sich auf ein in den Außenbezirken Groß-Berlins liegendes Grundstück bezieht. Auch hier soll der Erwerbspreis 100000 M. betragen, die darauf zu errichtenden Baulichkeiten sollen aber 300000 M. kosten. Beträgt der Verkaufspreis 440000 M., so würde nach dem Entwurf ein Wertzuwachs von 40000 M. auf 100000 M. entstehen und es würden 40% vom Erwerbspreis zu versteuern sein; während für den Fall, daß die Baukosten dem Erwerbspreise zugerechnet werden, also die Gesamtsumme auf 400000 M. steigen würde, nur ein Zuwachs von 10% zu versteuern wäre.

Die Folgen solcher Härten würden für den Baukünstler die sein, daß die bauliche oder andere Ausnutzung eines Geländes in Zukunft ohne Mitwirkung des Architekten und auf die billigste Art erfolgen würde. Hierunter müßten Baukunst und Baugewerbe unter Verfallung in die Abhängigkeit von Kapitalgesellschaften schwer leiden und an Steuerkraft erheblich einbüßen. Da zudem die Besteuerung nach dem Gesetzentwurf unter Umständen die gleiche oder eine höhere wäre, gleichviel ob eine geringe oder eine wertvolle Bauausführung in Frage steht, so würde der Gesetzentwurf zugleich eine nach unserer Ansicht durchaus unzulässige und der Gesetzesmoral widersprechende Belastung der künstlerischen Intelligenz sein. Entgegen der Annahme des Gesetzentwurfes müssen wir darauf beharren, daß die Bebauung eines Geländes durch einen Baukünstler stets auf die Ziele der höchsten Ertragsfähigkeit, was wieder im Staatsinteresse gelegen ist, gerichtet ist, und daß daher bei der Berechnung des Wertzuwachses das gesamte investierte Kapital zu berücksichtigen und eine Schwächung der Stellung der Baukunst im Kultur- und Wirtschaftsleben der Zukunft durchaus zu vermeiden ist.

Kgl. Geh. Brt. Prof. Heinrich Kayser,
Mitglied des Senates der kgl. Akademie der Künste und
Mitglied der Akademie des Bauwesens, I. Vorsitzender.

Kgl. Brt. Rich. Wolffenstein,
Mitglied der Akademie des Bauwesens, II. Vorsitzender.
J. Bachmann, Arch., Schriftführer.

Theodor Goecke, Landesbrt. und Prof., Dozent an der
Techn. Hochschule zu Charlottenburg; C. Heidenreich,
Arch.; Albert Hofmann, Arch., verantwortl. Redakteur
der „Deutschen Bauzeitung“; G. Seel, Arch. —

In der gleichen Sache hat sich auch der „Verband der Baugeschäfte von Berlin und den Vororten, E. V.“ an den Reichstag gewendet. Seiner Eingabe entnehmen wir Folgendes:

Ogleich der vorliegende Entwurf beinahe in allen seinen Paragraphen zu Beanstandungen Veranlassung gibt, wollen wir wegen der Eile, mit der das Gesetz vom Reichstage verabschiedet werden soll, nur die dringendsten Einwendungen hervorheben, hoffen aber, daß der hohe Reichstag die Bitten des Baugewerbes, das nach der letzten Berufszählung 25% der gesamten Bevölkerung ernährt, berücksichtigen wird.

Zu § 8. Wir bitten hinter dem ersten Satze die Worte hinzusetzen

„der durch geeignete Sachverständige zu ermitteln ist“.

Nach der heute üblichen Methode werden die Werte von Beamten auf Grund von Erfahrungssätzen sozusagen gegriffen, Ungenauigkeit und Unzuverlässigkeiten sind dabei naturgemäß an der Tagesordnung. Wenn die Feststellung des gemeinen Wertes durch das Zuwachsteuergesetz eine erhöhte Bedeutung erlangt, muß vor allem gefordert werden, daß derartige Schätzungen nicht von Beamten nach Maßgabe des ihnen zur Verfügung stehenden analogen Zahlenmaterials, sondern durch praktische Kenner des Grundstücks- und Bauwesens vorgenommen werden.

Zu § 11.

„Wir bitten die rückwirkende Kraft des Gesetzes einzuschränken in den Fällen, wo beim Fehlen des Erwerbspreises eine Schätzung eintritt“.

Wir sind der festen Ueberzeugung, daß sich der Wert, den ein Grundstück vor 40 Jahren gehabt hat, auch nicht annähernd genau schätzen läßt. Wenn kein Erwerbspreis aus damaliger Zeit mehr zur Verfügung steht, werden derartige Schätzungen regelmäßig Rechtsstreitigkeiten herbeiführen, bei denen eine Beweisführung in den allermeisten Fällen garnicht möglich ist. Soll überhaupt soweit zurückgegriffen werden, muß der 1. April 1895 als äußerste Norm genommen werden, zu welchem Termine zum ersten Male der gemeine Wert der Grundstücke festgestellt worden ist.

Zu § 12.

„Wir bitten, den § 12 zu streichen und ebenso unter Abänderung des § 49 Absatz 2 zu bestimmen, daß die Gemeinden nicht berechtigt sind, Zuschläge auf den ihnen verbleibenden Anteil der Steuer zu erheben. Auch ist eine Bestimmung dringend vonnöten, daß die Gemeinden nicht berechtigt sind, Umsatzsteuer über das Maß der bereits bestehenden Umsatzsteuern zu erheben“.

Das vorliegende Steuergesetz legt dem Grundbesitz schwere Lasten auf, die ganz zweifellos den Grundstückverkehr wesentlich einschränken müssen. Ein großer Teil des Baugewerbes hat an der Aufrechterhaltung des Grundstückverkehrs ein Lebensinteresse. So bedenklich es auch für die Finanzgebarung mancher Gemeinden sein mag, daß ihnen durch das Reich Einnahmen entzogen werden, auf denen sie ihre Etats aufgebaut haben, so darf unter keinen Umständen dieser Ausfall noch einmal auf Kosten des Grundstückverkehrs ausgeglichen werden. Dies würde neben der Lahmlegung der Bautätigkeit eine allgemeine Steigerung der Mietspreise sicher zur Folge haben.

Zu § 15 bitten wir

1. „zu bestimmen, daß die anrechnungsfähigen Aufwendungen, Leistungen usw. nicht vom Veräußerungspreis abgezogen, sondern dem Erwerbspreis hinzuzurechnen sind“.

Diese Forderung wird so allgemein von den Vertretungen des Handels und Gewerbes an den Reichstag gerichtet und ist bei der Berechnung des Gewinnes im geschäftlichen Leben so selbstverständlich, daß wir zu ihrer Begründung nichts mehr hinzuzufügen haben.

2. „Bei der Festsetzung der anrechnungsfähigen Aufwendungen und Leistungen bitten wir dringend die Interessen des Baugewerbes besonders zu berücksichtigen“.

Der Gesetzentwurf geht in seiner Begründung von der durchaus irrthümlichen Annahme aus, daß der Wertzuwachs einzig und allein auf der natürlichen Steigerung des Grund- und Bodenwertes beruhe und daß eine wertsteigernde Mitwirkung des Grundstückseigentümers nicht stattfindet. Diese Annahme entspricht den tatsächlichen Verhältnissen absolut nicht.

Die Geschicklichkeit des Baugewerbetreibenden in der Ausnutzung des Terrains, in der richtigen Bewertung der Vorteile, die sich durch die Lage des Grundstückes, den Verkehr der betreffenden Gegend und viele andere Umstände erzielen lassen, werden zum großen Nachtheile des baugewerblichen Unternehmertumes in dem Entwurfe mit keinem Worte berücksichtigt. Aus diesem Gedanken-

gange heraus bestimmt der § 15 des Entwurfes im Absatz 1, daß Aufwendungen für Bauten nur insoweit vom Veräußerungspreise in Abzug zu bringen sind, als sie eine bei Eintritt der Steuerpflicht noch fortbestehende Werterhöhung zur Folge haben. Was anrechnungsfähig ist, wird im § 10 bestimmt. Es werden jedoch hierbei nicht diejenigen keineswegs unbedeutenden Unkosten berücksichtigt, welche dem Baugewerbetreibenden entstehen, wenn er zum Zwecke der späteren Weiterveräußerung Baugelände erwirbt, auf diesem dem Wohnungsbedürfnisse entsprechend Häuser errichtet, also eine gewerbliche Tätigkeit ausübt.

Unserem Verande gehört eine große Anzahl solcher Unternehmer an. Vom Standpunkte dieser Unternehmer muß gefordert werden, daß außer den im § 10 Absatz 1 erwähnten Aufwendungen auch die Kosten für Baupläne, namentlich die Baukosten, die während der Besitzzeit des Grundstücks tatsächlich gezahlten Zinsen für den Bauplatz, sowie die Zinsen für die Baugelder und alle hiermit in Verbindung stehenden Leistungen anrechnungsfähig sein müssen. Es müßte schließlich auch eine Bestimmung getroffen werden, wonach die Anrechnung von Zinsen auch noch für eine Zeit von mindestens einem Jahre nach der stattgefundenen Gebrauchsabnahme neu erbauter Häuser angängig ist, da erfahrungsgemäß nur in den seltensten Fällen die Häuser sofort zum Gebrauchsabnahmetermin Mieter finden. Es wäre eine ganz ungerechte Härte, wenn der Grundstückseigentümer mit dem Zeitpunkte der Gebrauchsabnahme des Gebäudes einen etwaigen Zinsverlust nicht mehr sollte anrechnen können.

Endlich muß ein nach den Baukosten zu berechnender prozentualer Zuschlag für die eigene Tätigkeit des Bauunternehmers, welcher seine ganze Arbeitskraft der erfolgreichen Durchführung seines Bauvorhabens widmet, anrechnungsfähig sein. Diese Forderung entspricht der einfachsten Gerechtigkeit. Wird ein Bauwerk im Auftrage eines Bauherrn erbaut, so ist dieser nach dem Gesetzentwurfe berechtigt, die Baukosten, in denen der Unternehmergewinn enthalten ist, abzuziehen. Dem Baugewerbetreibenden muß dann naturgemäß ebenso das Recht zustehen, eine angemessene Vergütung für seine in Ausübung seines Gewerbes erfolgende Tätigkeit in Anrechnung zu bringen.

Wir bitten daher in dem § 15 noch folgende Abänderungen vorzunehmen:

Zu Nr. 1.

„Bei Baugewerbetreibenden, die für eigene Rechnung einen Bau ausführen, darf zum Erwerbspreise eine angemessene Vergütung für die Unkosten des Geschäftsbetriebes und die eigene Tätigkeit hinzugerechnet werden“.

Zu Nr. 4.

a) Anrechnungsfähig sind die wirklich gezahlten Zinsen des investierten Kapitals während der ganzen Zeit, die für die Steuerberechnung maßgebend ist, abzüglich der gehaltenen Nutzungen, wobei das eigene Kapital mit 5 % in Anrechnung gebracht werden kann.

b) Wird das Grundstück bebaut, so sind die Zinsen des investierten Kapitals auch nach einem Jahr nach der Gebrauchsabnahme anrechnungsfähig mit Abzug der Nutzungen, die bereits gezogen worden sind. — (Schluß folgt.)

Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde. Am 14. Nov. 1909 hielt der Verein unter sehr zahlreicher Beteiligung in den Sälen des oberen Museums einen Familienabend ab. — Am 27. Nov. 1909 fand die 3. ord. Versammlung statt, in der zunächst der Vorsitzende, Hr. Brt. Kräutle, Mitteilung von 18 Neueintritten machte. Dann berichtete Hr. Bauinspektor Vetter aus Tübingen über den Bau der neuen Verbindungs-Bahn Herrenberg - Tübingen. Die Bahn hat eine Länge von 21,5 km und muß einen Höhenunterschied von 110 m überwinden. Zwischen beide Endstationen sind 8 Zwischenstationen eingeschaltet, was für den Betrieb nicht günstig ist, aber bei der starken Besiedelung der Gegend und den namhaften Beiträgen der Gemeinden nicht zu umgehen war. Der Bahnhof Herrenberg hat, zugleich wegen der Einlegung des zweiten Gäubahngleises, eine bedeutende Erweiterung erfahren. Die Bahn biegt von hier ab ins Ammertal ein, dem sie mit einer kurzen Unterbrechung folgt; die größte Steigung der Strecke beträgt 1:80. Die Untergrundverhältnisse waren bis gegen Tübingen nicht ungünstig, es fanden sich in den Einschnitten teils die obere und mittlere Lettenkohlen-Gruppe, teils die Keuperformation vor; auch die Dämme ruhen auf tragfähigem Untergrund, nur bei 2 Durchlässen war Pfahlgründung nötig. Dagegen änderte sich im unteren Ammertal in der Nähe von Tübingen der Untergrund be-

deutend; hier stieß man großenteils auf nassen und schlammigen Moorboden, der bis zu 15 m Mächtigkeit anwuchs. Dies hatte bei den Dämmen während des verflossenen nassen Sommers beträchtliche Setzungen und Nachfüllungen zur Folge. Die bei dem ganzen Bahnbau bewegte Erdmasse beträgt rund 350 000 cbm; der höchste Damm hat 15 m Höhe, der größte Einschnitt 8 m Tiefe, die Bettung besteht aus Muschelkalkstein der Umgegend, der Oberbau aus 12 m langen Schienen mit einem Gewicht von 33,8 kg/lfdm. und 17 getränkten forchenen Schwellen. Die Hochbauten sind in einfacher gefälliger Weise gehalten und durch Verwendung geeigneter Baustoffe sowie lebhafter Farben der Landschaft angepaßt. Die letztere bietet große Schönheiten, insofern man auf dem größten Teil der Strecke die schwäbische Alb vor sich hat, während links der Steilabfall des Schönbuchs, rechts die fruchtbare Gäuebene mit der vielbesungenen Wurmlinger Kapelle im Vordergrund zu sehen sind.

Der technisch interessanteste Teil der Bahn findet sich in der Nähe von Tübingen. Nach dem neuen Bahnhof Tübingen-West hat die Bahn zunächst in einem scharfen Bogen den Ammerkanal zu unterfahren und darauf den Tübinger Schloßberg zu durchqueren. Jene Unterführung ist aus Eisenbeton erstellt und bereitete beim Bau infolge sehr schlechten Untergrundes sowie großen Wasser-Andranges ziemliche Schwierigkeiten. Der Schloßbergtunnel

hat eine Länge von 290 m; er wurde in der Weise hergestellt, daß zunächst ein vollständiger 330 m langer Sohlstollen vorgetrieben wurde, von dem aus vier Aufbrücke erfolgten. Die Ausmauerung geschah bei den Widerlagern durch Stampfbeton, bei dem Gewölbe durch Betonsteine, die eine rasche Verarbeitung zuließen und sich ziemlich billig stellten. Unmittelbar nach dem Tunnel wird von der Bahn die Tübinger Neckarhalde unterfahren und sodann in einer Eisenbetonbrücke mit zwei Oeffnungen der Fluß gekreuzt, worauf mit einem Bogen quer durch die Tübinger Alleen hindurch der Tübinger Hauptbahnhof gewonnen wird.

Ueber den Bau der Neckarbrücke, der ersten Eisenbahnbrücke des Landes in Eisenbeton, machte Hr. Abt.-Ing. Schächterle nähere Mitteilungen. Die beiden Oeffnungen haben eine lichte Weite von 34 m zwischen den Widerlagern und 28 m zwischen den Kämpfergelenken und sind je mit drei Gelenken ausgestattet, deren Druck durch spiralförmige Eiseneinarmierung auf die Bögen übertragen wird. Beide Gewölbe sind in zwei Bogenrippen mit zwischen eingelegter Fahrbahn aufgelöst; die letztere Anordnung mußte deshalb erfolgen, weil die Bauhöhe sehr beschränkt war. Die Betonmischung der Bögen sowie der Fahrbahntafel beträgt 1:4, die der Widerlager 1:12. Die gesamten Baukosten belaufen sich auf nur 150 000 M. und stellen sich damit erheblich niedriger als eine Eisenbrücke. Von einer solchen wurde indes nicht nur wegen der höheren Anlage- wie Unterhaltungskosten, sondern namentlich auch wegen des unschönen Aussehens abgesehen, da die ganze Tübinger Einwohnerschaft: Professoren, Studenten, Stadtrat und Bürger sich einmütig gegen eine Beeinträchtigung des bekannten wunderschönen Landschaftsbildes ausgesprochen hatte. Die Brücke wurde von der Firma Wayss & Freytag erstellt, die gefällige Architektur stammt von Architekt M. Elsässer.

Im Anschluß an diesen Vortrag fand am 28. Nov. 1909 ein Ausflug nach Tübingen statt, bei dem unter Führung der bauleitenden Herren, Eisenbahnbauinsp. Vetter, Reg.-Bmstr. Bihlmayer u. a., zunächst die Neckarbrücke, deren einer Bogen sich gerade in der Einrüstung befand, besichtigt, sodann der bereits fertige Tunnel begangen und schließlich der neue Bahnhof Tübingen-West besucht wurde. Sodann wandte man sich der kürzlich neu erbauten Augenklinik zu, wobei der Vorstand der Anstalt, Prof. Dr. Schleich, sowie der Erbauer, Reg.-Bmstr. Schneiderhan, die Führer machten. Das mit allen modernen Einrichtungen ausgestattete und auch im Äußeren dem Tübinger Stadtbild wohl angepaßte Gebäude machte auf alle Anwesenden den besten Eindruck. Mit Einbruch der Dämmerung ging es nach der Stadt zurück.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Februarsitzung 1910 sprach Eisenb.-Bau- und Betr.-Insp. Stäcker über „Signalanlagen auf englischen und französischen Bahnhöfen“. In England ist durch die Verwendung eines annähernd gleichen Signalzeichens und derselben Signalfarben am Haupt- und Vor-Signal die Unterscheidung dieser beiden Signalarten erschwert. Für die Kennzeichnung der Fahrwege werden in der Regel Anordnungen gewählt, die eine erhebliche Signalthäufung mit sich bringen.

Während auf den englischen Bahnen für die meisten Zwecke Flügel-Signale verwendet werden, ist in Frankreich die Scheibenform am beliebtesten. Eine damit zusammenhängende Besonderheit des französischen Signalwesens liegt in dem Fehlen eines fernsichtbaren Signalzeichens für den Begriff „Fahrt frei“. Die Deckung der Bahnhofs-Fahrwege erfolgt in diesem Lande durch rot und weiß karierte viereckige Scheiben (signal d'arrêt absolu). Es gibt zwei Arten von Vor-Signalen. Die viereckige, grün und weiß karierte Scheibe entspricht in der Bedeutung ungefähr dem deutschen Vor-Signal, die rote runde Scheibe dagegen dient nicht nur zur Vorbereitung auf das Haupt-Signal, sondern gleichzeitig als Deckungs-Signal für Züge, die vor dem Haupt-Signal halten. Dementsprechend ist der Abstand vom Haupt-Signal ein wesentlich größerer als beim Vor-Signal auf deutschen Bahnen. Die Anordnung ist darauf zurückzuführen, daß in Frankreich die Zugfolge im Zeitabstand zugelassen wird.

In England bestehen interessante Betriebsvorschriften für die Sicherung der Bahnabzweigungen. In Rücksicht auf das nebelige Klima treibt man die Vorsicht sehr weit, die Folge sind Betriebsschwierigkeiten, die zu Ausnahme-Bestimmungen zwingen.

Erhebliche Mittel werden neuerdings auf den englischen und auf einigen französischen Bahnen für die Sicherung der Rangierfahrten im Gebiete der Hauptgleise aufgewendet. Diese Bewegungen werden fast in demselben Maße wie Zugfahrten durch Signale gesichert. Weichen-Signale gibt es bei derartigen Anlagen nicht.

Bei der bisher üblichen Anordnung der englischen Rangier-Signale wurden dieselben Nacht-Signalfarben verwendet, wie bei den Haupt-Signalen (rot und grün), wodurch eine störende Häufung von farbigen Lichtern entstand. Einige Bahnen gebrauchen daher jetzt weißes Licht für die Haltstellung am Rangier-Signal.

Als zweckmäßige Signalform für den Rangierbetrieb sind die neuerdings auf den Markt gebrachten „banner signals“ der Firma Sykes in London anzusprechen (eine Verbindung der Scheibenform mit der Flügelform).

Eine beachtenswerte Neuerung im französischen Sicherungswesen bildet die Bauart der Aster-Kraftstellwerke, die es ermöglicht, alle zu einer Fahrt gehörigen Signale und Weichen mit einem einzigen Handgriff in die richtige Lage zu bringen. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Bismarck-Denkmal der Provinz Pommern. Der Verein für die Errichtung eines Bismarck-Denkmal der Provinz Pommern will auf dem Weinberg, einer Erhebung am linken Oder-Ufer, einige Kilometer unterhalb Stettins, ein weithin sichtbares Denkmal für den Altreichskanzler erbauen. Erschreibt zu diesem Zweck einen Wettbewerb unter deutschen Künstlern aus. Die Gestaltung des Denkmals wird den Künstlern anheimgestellt; es kann eine rein architektonische, eine architektonische und figürliche oder eine überwiegend figürliche Lösung gesucht werden. Bedingung ist allein, daß das Denkmal von der Oder aus und auch aus der Nähe eine geschlossene und wirksame Umrißlinie erhält und eine eigenartige Idee verkörpert. Die Kosten, ausschließlich des Grunderwerbes und der Wegeanlagen, aber einschließlich der Fundamente, Stützmauern, Terrassen, Treppen usw. sollen 200 000 M. nicht wesentlich überschreiten. An Preisen werden verteilt 4000, 2500, 1500 M., ferner sind 1000 M. für den Ankauf eines oder zweier Entwürfe, auch solcher, die wegen Verstoßes gegen die Bedingungen von der Preisverteilung ausgeschlossen werden mußten, verfügbar. Als Termin für die Einsendung der Entwürfe ist der 1. Februar 1911 festgesetzt. Unterlagen gegen 10 M. vom Schriftführer des Vereins, Bürgermeister Dr. Thode, Stettin. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau eines Justizgebäudes und eines Gefangenenhauses in Sarajevo veranstaltet die Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina in Sarajevo unter den Architekten Oesterreichs, Ungarns, sowie Bosniens und der Herzegowina zum 1. Aug. 1910. Bausummen 800 000 und 300 000 Kr. 3 Preise von 4500, 3000 und 1500 Kr., Ankäufe für je 500 Kr. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Brt. Jos. v. Vancas in Sarajevo, Prof. K. Mayreder in Wien, Prof. Emil v. Töry in Budapest und Arch. Martin Pilar in Agram. —

Ein Preisausschreiben der „Freien Photographischen Vereinigung“ in Berlin betr. photographische Aufnahmen aus der Mark Brandenburg wird vom Vorstand zum 30. Sept. d. J. erlassen. Für eine Gruppe von sechs der besten Bilder wurde ein Ehrenpreis gestiftet. Es handelt sich um Aufnahmen von 1. Dörfern, welche die charakteristische Dorfgestaltung, die typischen Bauerngehöfte und das Verhältnis der Siedelung zum Gelände erkennen lassen; 2. Naturdenkmälern; 3. Dorffriedhöfen und 4. Bürgerhäusern aus der Kleinstadt mit architektonischen Einzelheiten. —

Wettbewerb Rathaus Heidelberg. Das Preisgericht tritt am 10. Mai zusammen. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Verwaltungsgebäude der Handwerkskammer in Harburg erläßt der Vorstand für Bewerber, die in der Provinz Hannover, in den Bezirken der Gewerkekammern Hamburg und Bremen, sowie der Handwerkskammer Altona ansässig sind. Drei Preise von 1000, 600 und 400 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Geh. Brt. Bastian in Lüneburg, Stadtr. Homann in Harburg, sowie Stadtr. Kampf in Lüneburg. Unterlagen gegen 3 M. durch die Handwerkskammer. —

Wettbewerb Turnhalle Buchholz. Den I. Preis von 600 M. gewannen die Architekten Zapp & Basarke in Chemnitz; zwei II. Preise von je 300 M. die Architekten Menzel in Dresden und Dutzmann daselbst. Zum Ankauf empfohlen wurde der Entwurf „Vermittlung zweier Gegensätze“; lobende Hervorhebung fanden die Entwürfe „Im Straßensbild II“, „15. April 1910“ und „Heil“. —

Inhalt: Der Umbau des alten Rathauses und der alten Börse in Leipzig (Schluß). — Die Ausnutzung der Wasserkräfte der Murg in Baden. — Reichs-Zuwachssteuergesetz. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Umbau des alten Rathauses und der alten Börse in Leipzig.

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. № 37. BERLIN, DEN 7. MAI 1910.

Die Weltstädte und der elektrische Schnellbahnverkehr.

Die elektrische Stadtschnellbahn verkörpert einen neuen Zweig des Verkehrswesens, der bei seiner Bedeutung für die Lebensbedingungen der Großstädte im letzten Jahrzehnt eine ungewohnte Entwicklung gewonnen hat. An den Unternehmungsmut von Gemeinwesen und Gesellschaften, an das Können der Technik wurden dabei außergewöhnlich hohe Ansprüche gestellt. So leitet Brt. P. Wittig, Direktor der Hochbahngesellschaft in Berlin, eine Ende v. J. erschienene Schrift*) ein, welche die

gegangen worden ist. Die Ausführungen sind nachträglich noch durch interessante statistische Angaben über Ausdehnung, Bevölkerung und Verkehr der sieben Großstädte: London, New York, Paris, Berlin, Chicago, Philadelphia und Boston bereichert, die zurzeit allein über elektrische Schnellbahnen in größerem Umfang verfügen. Eine Wiedergabe des Gedankenganges der Schrift, zu der wir vom Verfasser ermächtigt sind, dürfte auch an dieser Stelle von Interesse sein.

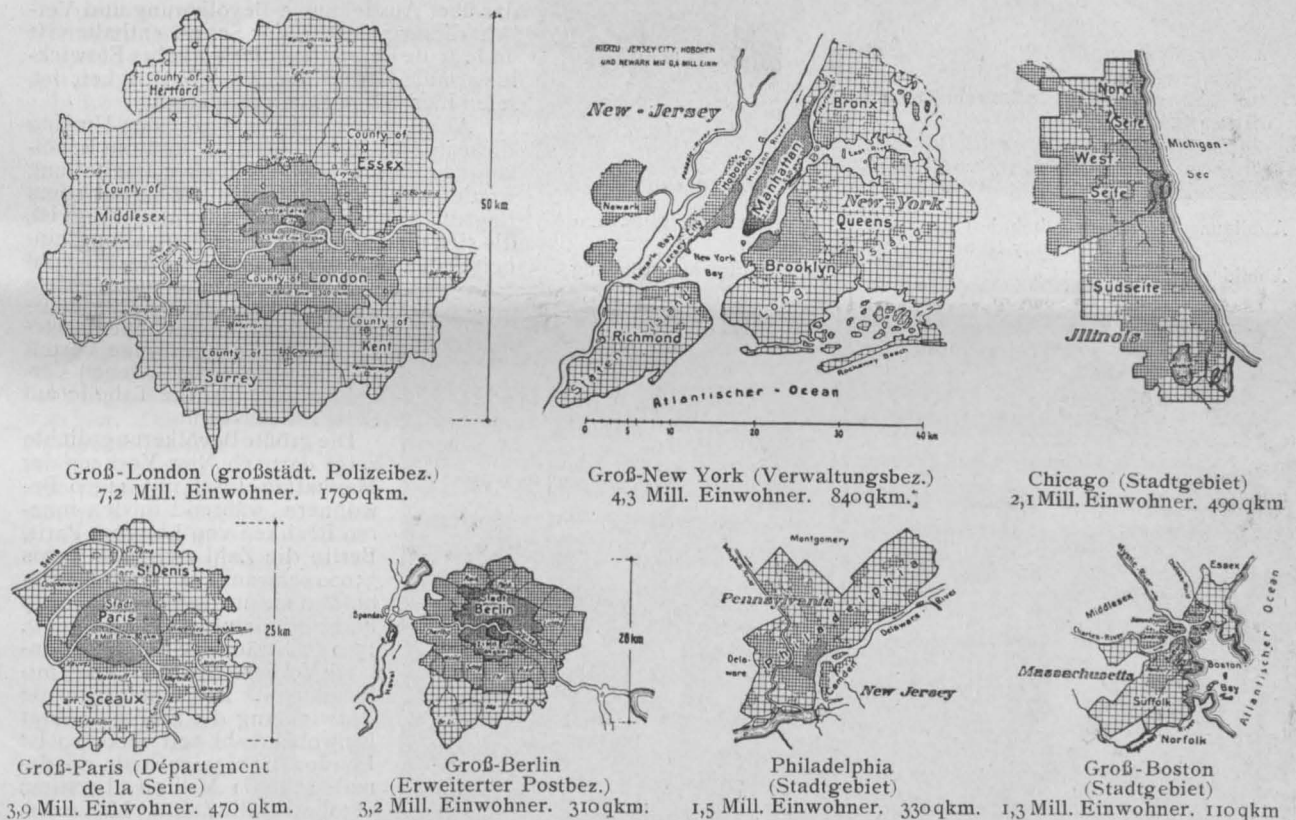


Abbildung 1. Darstellung der Flächenausdehnung und Einteilung der sieben Schnellbahn-Großstädte im gleichen Maßstab mit Angabe der Einwohnerzahlen im Jahre 1907.

erweiterte Wiedergabe eines am Schinkelfest 1909 im Architekten-Verein zu Berlin gehaltenen Vortrages und das Ergebnis einer Bereisung der Schnellbahnstädte diesseits und jenseits der Ozeans ist. Die Schrift gibt mit knappen Worten unter Beigabe eines reichen Illustrations- und Plan-Materiales — von dem wir in unseren Abbildungen eine kleine Auswahl wiedergeben — ein übersichtliches allgemeines Bild von dem gegenwärtigen Stand dieses neuen Verkehrsmittels, wobei, dem ursprünglichen Zweck der Ausführungen entsprechend, vorwiegend auf die Gesamt-Anlage, auf die Erscheinung im Stadtbilde und auf die Bedeutung für die Verkehrsentwicklung der betreffenden Städte, weniger auf die Einzelheiten der Ausführung ein-

Verfasser streift einleitend die Bedeutung der Dampf-Eisenbahnen im Stadtverkehr, die zunächst als Dampffernbahnen, meist nur bis an die äußeren Grenzen der Städte herangeführt, die „naturgemäße Wirkung hatten, die Ausdehnung der Großstädte durch fortgesetzte Bevölkerungszuführung in immer rascherem Tempo zu steigern“, dann aber gleichzeitig zu einer allmählichen Aenderung der Stadtbildung führten, indem sie neue Ansiedelungen um das Weichbild herum ermöglichten, die Wohnbevölkerung nach außen zogen. Durch das hieraus immer stärker werdende Bedürfnis nach rascherer und häufigerer Verbindung mit der Innenstadt entstanden die Vorortbahnen, deren erste bereits anfangs der 60er Jahre in London geschaffen wurde, wo man sich auch zuerst entschloß, die Dampf-Eisenbahnen dem inneren städtischen Verkehr nutzbar zu machen (1863 Eröffnung der Untergrundbahn). Es folgten seit 1878 in New York die durch das Stadtbild unter Be-

*) Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr. Von P. Wittig, kgl. Brt., Dir. der Hochbahngesellschaft. Nach dem Vortrag im Berliner Architekten-Verein am 13. März 1909. Berlin 1909. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. — Pr. 5 M.

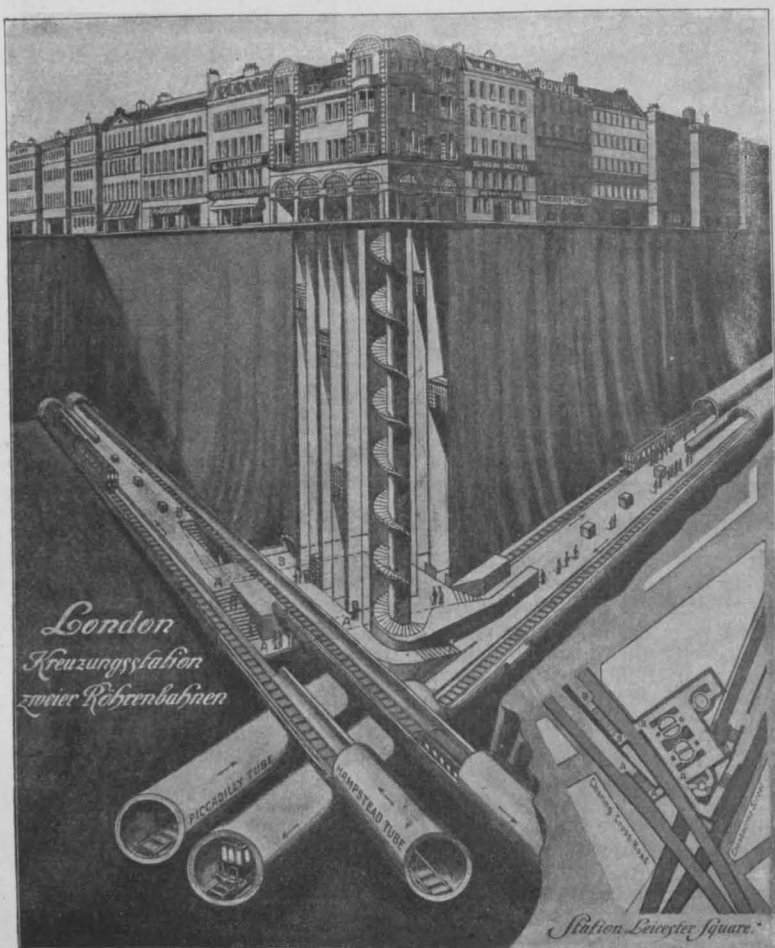


Abbildung 2. Umsteigebahnhof Leicester Square der Hampstead- und Piccadilly-Röhrenbahnen in London.

Abbildung 5. Bau des Bahnhofes La Cité in Paris. Luftdruckgründung.



nutzung der Straßenzüge zur Verringerung der Anlagekosten geführten Hochbahnen, in Berlin die Stadtbahn, der Berlin einen großen Teil seiner Entwicklung verdankt. Die Dampf-Eisenbahn konnte aber nur die Grundlagen schaffen für die Lösung der Frage des innerstädtischen Schnellverkehrs, während dessen Ausbau der elektrischen Betriebskraft vorbehalten blieb. „Der Fortfall der Raucherentwicklung in erster Linie, die Verteilung der Antriebskraft auf die einzelnen Wagen, die die Lokomotive entbehrlich macht, schnelles Anfahren und Anhalten, Freiheit in der Zugbildung, leichter Wechsel in der Kraftstärke und damit die Möglichkeit, größere Steigungen und engere Kurven zu nehmen, sind Vorzüge, durch die die elektrische Schnellbahn ein der Eigenart der Stadtverhältnisse sich anpassendes Element der Neuzeit geworden ist und sich unter den städtischen Einrichtungen das Bürgerrecht erworben hat.“

Die energische Entwicklung des elektrischen Schnellverkehrs in den Weltstädten setzt erst mit Beginn des 19. Jahrhunderts ein. Nur die City- und Süd-London-Bahn, die 9 km lange Hochbahn längs des Liverpooler Hafengebietes, die Budapester Unterpflasterbahn und die ersten Bahnstrecken in London fallen vor diese Zeit. Auch heute sind es nur die sieben schon genannten Weltstädte, in denen elektrische Schnellbahnen, zumeist Hoch- und Untergrundbahnen, in größerem Umfang in Betrieb sind. Aus dem statistischen Material, das über Ausdehnung, Bevölkerung und Verkehr dieser Städte in der Schrift enthalten ist und für die Beurteilung der Verkehrs-Entwicklung und -Bedürfnisse von Wichtigkeit ist, seien hier einige Daten mitgeteilt.

Abbildung 1 auf S. 277 gibt den Umfang dieser Städte, ihre Einteilung und die Bevölkerungsziffer in übersichtlicher Darstellung wieder, wobei die Zusammenfassung nach dem Begriff der wirtschaftlichen Einheit erfolgt ist, die sich nicht immer mit der Verwaltungseinheit deckt. Ueber die Verteilung der Einwohner auf die verschiedenen Gebiete des Bezirkes, die Bevölkerungsdichte und über die Größe des Gesamtverkehrs und seine Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel gibt die Tabelle auf Seite 280 Auskunft.

Die größte Bevölkerungsdichte zeigt darnach New York auf der Manhattan-Insel mit 44 400 Bewohnern, während in den inneren Bezirken von London, Paris, Berlin die Zahl zwischen 30 bis 35 000 schwankt. In Groß-Boston beträgt sie nur 12 300, in Chicago und Philadelphia nur 4 400 bzw. 4 500 (weiträumige Bebauung infolge Vorherrschens des Einfamilienhauses). Betrachtet man die Entwicklung der Städte in ihrer Einwohnerzahl seit 1800, so ist London die einzige Stadt, die damals schon 1 Million überstieg. 1850 betrug die Zahl 2,7 Millionen. Die Bevölkerungsziffer hat sich ebenso wie in Paris durch Bevölkerungszunahme und Einbeziehung der Vorortbezirke nahezu verdreifacht. Chicago besaß 1850 als ganz junge Ansiedelung nur 30 000 Seelen. Groß-London zeigt in der Bewegung seiner Bevölkerung besonders klar die auch in anderen Großstädten beobachtete Abwanderung der Bewohner aus der City, die zur reinen Geschäftsstadt wird, nach den Außenbezirken. 1850 besaß der Kern der Geschäftsstadt noch 300 000 Einwohner, jetzt kaum noch Wohnstätten in größerer Zahl. Dafür strömen werktäglich weit über 1,25 Millionen Menschen morgens zum Stadtinneren und abends zurück, wofür die hochent-

wickelten Verkehrsanlagen die Möglichkeit bieten. Paris und Berlin zeigen bereits eine ähnliche Verschiebung der Bevölkerung, der Rechnung getragen werden muß.

Interessant ist auch der in der Tabelle gegebene Vergleich der Verkehrs-Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel (in der Schrift durch graphische Darstellungen noch besser veranschaulicht). Betrachtet man den elektrischen Schnellverkehr allein, so steht hier New York mit 36 % des Gesamtverkehrs obenan; es folgen Boston mit 28, Paris mit 22, Philadelphia mit 18, Chicago mit 17,5, London mit 16 % und endlich weit zurück Groß-Berlin mit 4,5 %, während es im Gesamtverkehr an 4. Stelle steht.

Die Schrift wendet sich dann der Besprechung der Schnellverkehrs-Anlagen in den einzelnen Städten zu:

In London, das sich frühzeitig zu einem Mittelpunkt des Weltverkehrs entwickelte, hat auch der moderne Großstadt-Verkehr seine schnellste Entwicklung gefunden. In keiner Stadt der Welt hat der Vorort-Eisenbahn-Verkehr eine solche Ausdehnung gewonnen wie hier. Die Bestrebungen, in den inneren Bebauungskern vorzudringen, führten schon 1890 zur Anlage der ersten elektrischen Röhrenbahn, der City- und Südlondonbahn. Drei weitere Linien (Central-London, Great-Northern und City-Bahn) folgten nach 1900, die ein 25 km umfassendes Netz von Röhrenbahnen mit dem Brennpunkt im verkehrsreichsten Teil der Geschäftsstadt an Mansionhouse bilden. Dann folgte eine Gruppe von Röhrenbahnen, die im Westend in der Gegend von Charing-Cross wurzeln (Bakerloo-, Piccadilly-, Hampstead-Bahn), sodaß jetzt insgesamt rd. 60 km doppelgleisiger Röhrenbahnen im Grafschafts-Bezirk vorhanden sind, die in 20—30, sogar bis 50 m Tiefe unter Ge-

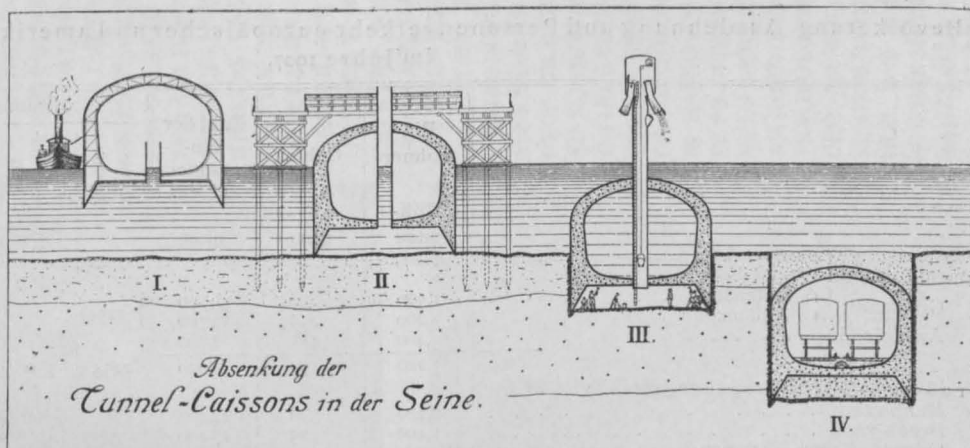
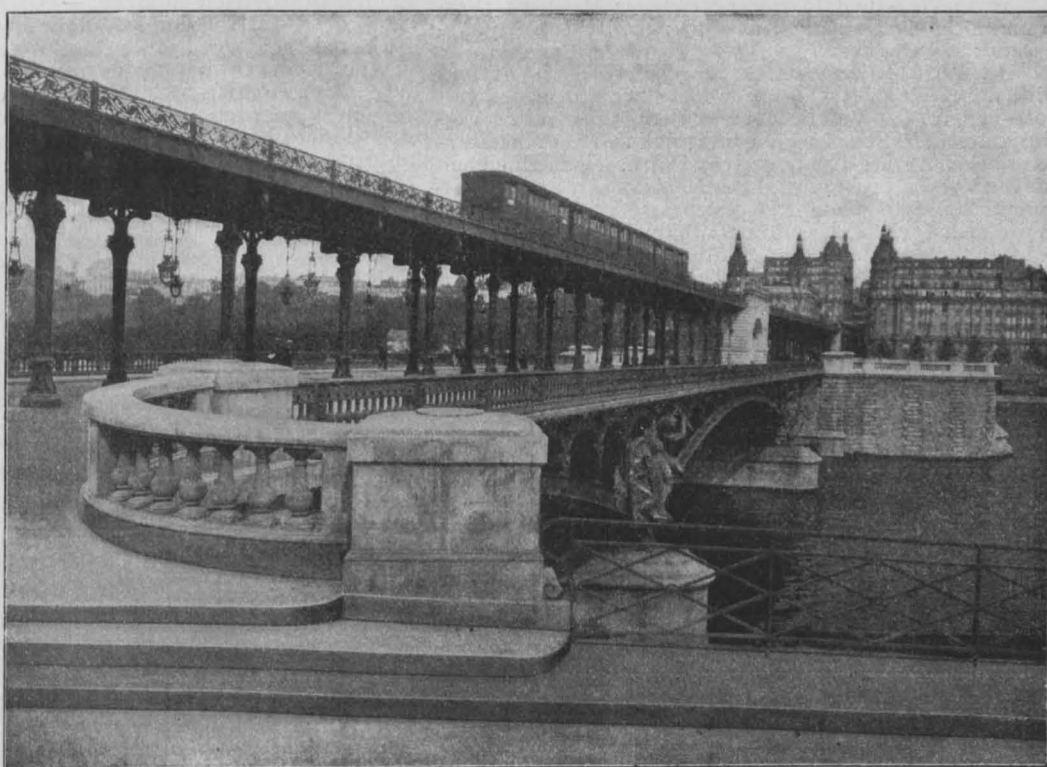


Abbildung 6. Vorgang beim Bau der Seine-Unterschreitung der Linie 4 in Paris.



Abbildungen 3 (Mitte) und 4 (unten). Seine-Uebergang (Austerlitz-Brücke) und Hochbahn auf der Passy-Brücke. Linie 5 des Schnellbahnnetzes in Paris.



Bevölkerung, Ausdehnung und Personenverkehr europäischer und amerikanischer Weltstädte
im Jahre 1907.

Stadtbezirke	Ein- wohner Milli- onen	Gebiet qkm	Zahl der Ein- wohner auf das qkm	Millionen Fahrgäste					Jährl. Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung
				Gesamt- Verkehr	Vorort- und Stadt-Eisen- bahnen	Elektr. Hoch- und Unter- grundbahnen	Straßen- bahnen	Omnibusse, Droschken, Dampfschiffe	
Groß-London (Polizeibezirk)									
Grafschaft { Innenstadt	1,500	50	30 700	} (2254)					(474)
Außenzone	3,260	255	12 700						
Außenlondon	2,460	1 485	1 700						
Zus.	7,220	1 790	4 000	2254	750	364	586	554	312
Groß-New-York (Verwaltungsbezirk)									
Manhattan	2,220	50	44 400						
Brooklyn	1,400	125	13 200						
Queens, Bronx, Richmond	0,720	665	1 100						
Zus.	4,340	840	5 100	1740	80	623	725	312	403
Groß-Paris (Seine-Département)									
Stadt Paris	2,775	80	35 600	(1040)					(376)
Arrondissements St. Denis und Sceaux	1,110	390 "	2 800						
Zus.	3,885	470	8 200	1040	162	230	360	288	268
Groß-Berlin (Erweiterter Postbezirk)									
Stadt Berlin (13 Standesamtsbezirke)	2,130	65	33 300						
20 benachbarte Vororte	0,970	190	5 200						
6 entferntere südliche Vororte	0,110	55	2 000						
Zus.	3,210	310	10 300	976	268	42	462	204	312
Chicago	2,140	490	4 400	820	90	143	557	30	383
Philadelphia	1,470	330	4 500	603	130	110	333	30	412
Groß-Boston (Alt-Boston, Süd-Boston, Roxbury, Charlestown, Chelsea)	1,320	110	12 300	651	100	180	291	80	494

lände liegen und durch elektrische Fahrstühle zugänglich sind. Die Ausführung mit Schildvortrieb bot in dem fast durchweg festen und trockenen Tonuntergrund keine besonderen Schwierigkeiten. Abb. 2 zeigt die Umgestaltung zweier sich kreuzenden Röhrenbahnen. Zum elektrischen Betrieb übergegangen sind ferner die alte Metropolitan-(Untergrund-) Bahn, die Metropolitan-Districtbahn und eine Reihe von Anschlußstrecken anderer Bahnen, die weit in das Außengebiet Londons hinausgreifen und ein elektrisch betriebenes Bahnnetz von reichlich 100 km darstellen. Alle Anlagen sind von Privatgesellschaften hergestellt und werden von solchen betrieben.

In durchgreifender Weise hat Paris seit 1900 seine Verkehrsverhältnisse umgestaltet, die sich bis dahin vorwiegend auf den Omnibus, z. T. auch auf Straßenbahnen stützten. Das planmäßig angelegte, sich aber auf das innerhalb der Umwallung liegende Weichbild der Stadt beschränkende Untergrund- bzw. Hochbahnnetz ist jetzt

wohl das dichtmaschigste aller Weltstädte (vergl. den Uebersichtsplan von Paris mit den Schnellverkehrslinien im Jahrg. 1909, S. 687). Es sind 8 städtische (aber für den Betrieb verpachtete) und eine von einer Privatgesellschaft gebaute (Nord-Süd-) Linien vorhanden, die zusammen über 100 km doppelgleisiger Strecke umfassen, die bis Ende d. J. voraussichtlich sämtlich in Betrieb stehen. Alle Linien werden unabhängig von einander betrieben, an den Kreuzungen sind Umsteigebahnhöfe angelegt. Ein Teil der Strecke ist als Hochbahn ausgeführt, Abbildung 3 und 4, wobei auf gefällige äußere Erscheinung Wert gelegt ist. Der größere Teil als Untergrundbahn. Die Herstellung erfolgte teils in offenem Betrieb, meist aber bergmännisch in einem günstigen Untergrunde aus weichem Kalkstein. Besondere Schwierigkeiten bot die Unterschreitung der beiden Seinearme an der Cité-Insel, wo die Ausführung unter Wasser durch Versenkung mächtiger Luftdruckkassons erfolgte (vergl. Abbildung 5 und 6). — (Schluß folgt).

Vereine.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Versammlung am 7. Januar 1910. Vors.: Hr. Bubendey, anwesend: 86 Personen.

Hr. Wöhlecke erstattet den Jahresbericht und wirft dabei einen Rückblick auf die Ereignisse des verflossenen, für das Vereinsleben so bedeutungsvollen Vereinsjahres. Hr. Stockhausen machte sodann Mitteilungen über den Bau der Jungfrauabahn. Nach Eingehen auf die Vorgeschichte des Unternehmens und unter Schilderung seiner eigenen Reiseerlebnisse und Vorführung zahlreicher Lichtbilder erläutert Redner die Einzelheiten der Bahnanlage, des Baues und des Betriebes. — B.

Versammlung am 14. Januar 1910. Vorsitz.: Hr. Bubendey, anwes.: 82 Personen, aufgen.: die Hrn. Ob.-Ing. Dr. Mattersdorf und Dipl.-Ing. Dotzauer.

Hr. Distel spricht über das von ihm in Gemeinschaft mit Hrn. Grubitz auf Grund ihres im Wettbewerb preisgekrönten Entwurfes erbauten Vorlesungsgebäudes. Redner machte es sich zur Aufgabe, die Programmänderungen, die sich im Laufe der Bauzeit infolge der Ausdehnung des Vorlesungswesens mit Rücksicht auf die Errichtung des Kolonialinstitutes ergaben, sowie einzelne wichtige Punkte technischer und allgemeiner Natur zu beleuchten. Redner erläuterte an den Einzelplänen die technischen, konstruktiven, hygienischen und akustischen Einzelheiten des Neubaus, dessen Eigenart zur Anwendung bemerkenswerter Neuerungen führte, so z. B. auf dem Gebiete des folgerichtig durchgeführten Eisenbetonbaus.

Auch die beabsichtigte künstlerische Wirkung der Gesamtanlage zog Redner in den Kreis seiner Betrachtungen, indem er betonte, daß die Tieferlegung des Vorgartengeländes unter Straßenhöhe sowie die ganze niedrige Silhouettierung der Bauanlage als zwingende Forderungen moderner Städtebaukunst angesehen werden müssen, wolle

man das Vorlesungsgebäude in die Reihe der benachbarten Bauten künstlerisch einfügen. — Wö.

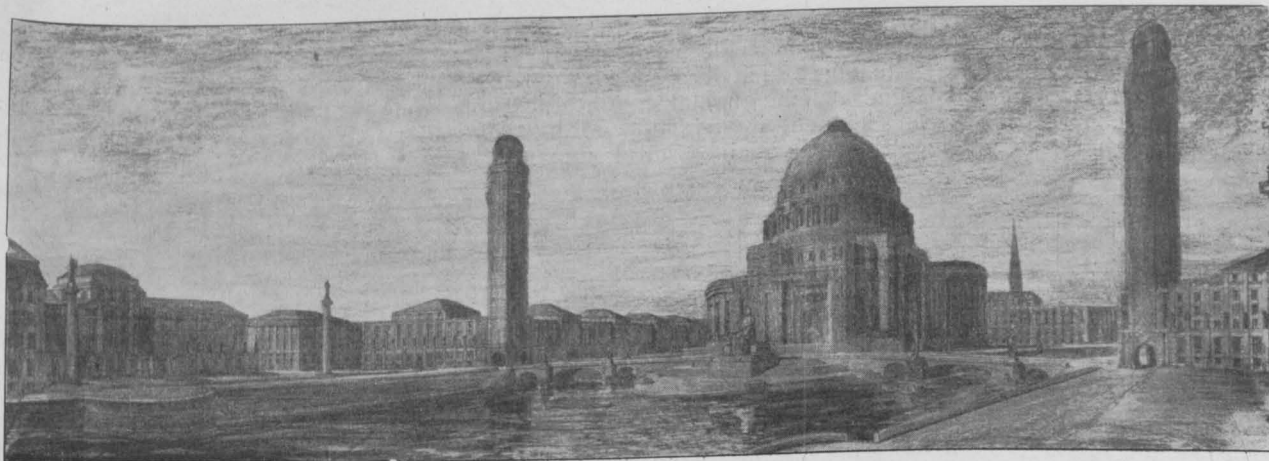
Versammlung am 21. Januar 1910. Vorsitzender: Hr. Bubendey, anwes.: 56 Personen.

Hr. Köhnhahl berichtet über die 50jährige Versammlung des „Vereins deutscher Ingenieure“ im Juni 1909 in Wiesbaden und Mainz und geht insbesondere auf den wieder aufgegebenen Plan der Herausgabe eines Technolexikons, auf die Hochschulvorträge für in der Praxis stehende Ingenieure und endlich auf die gehaltenen Vorträge über die ästhetische Ausbildung des Ingenieurs und Modellversuche für die Luftschiffahrt ein. — L.

Die 51. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Danzig findet vom 27.—29. Juni d. Js. im Friedrich-Wilhelm-Schützenhause und in der Technischen Hochschule in Langfuhr statt. Am ersten Versammlungstag spricht Major von Parseval in Charlottenburg über: „Mein Lenkballon und meine Flugmaschine“. Der zweite Versammlungstag ist zunächst inneren Angelegenheiten des Vereins gewidmet; darunter erwähnen wir einen Antrag zum Verkauf des Vereinshauses in der Charlottenstraße in Berlin; Berichte des Vorstandes über die Ausbildung von Ingenieuren im höheren Verwaltungsdienst, Hochschulvorträge und Uebungskurse für Ingenieure, Technisches Schulwesen und die Weltausstellung in Brüssel; Berichte über Normalbedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen für Brücken- und Hochbau usw. Vorträge werden am dritten Verhandlungstag halten die Hrn. Prof. Holz aus Aachen über: „Die Wasserkräfte Norwegens im Dienste der Stickstoffindustrie“; Prof. Dr. Föttinger aus Danzig über: „Der hydrodynamische Transformator, eine neue Anwendung des Turbinenprinzips“; Prof. Dr. Roeßler aus Danzig über: „Die Hochspannungsanlage im elektrotechnischen Laboratorium an der Technischen Hochschule Danzig“. —



ROSS-BERLIN,
SEIN VERHÄLT-
NISZURMODER-
NEN GROSS-
STADTBEWEG-
UNGUNDDER
WETTBEWERB
ZUR ERLAN-
GUNG EINES
GRUNDPLANES
FÜR DIE STÄD-
TEBAULICHE
ENTWICKLUNG
BERLINS UND
SEINER VOR-
ORTEIMZWAN-
ZIGSTENJAHR-
HUNDERT. *
ENTWURF „WO
EIN WILLE, DA
EIN WEG“ VON
HAVESTADT &
CONTAGINWIL-
MERSDORF,
PROF.DR.BRU-
NO SCHMITZIN
CHARLOTTEN-
BURG U.PROF.
DR.OTTOBLUM
IN HANNOVER.
IV.PR. 10000M.
NEU-BERLIN
AM NORD-ZEN-
TRALBAHNHOF
UND AM SÜD-
ZENTRALBAHN-
HOF. * * * *
≡DEUTSCHE≡
BAUZEITUNG
XLIV. JAHRG.
1910 * NO. 37.



Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“ von Havestadt & Contag in Wilmsdorf, Prof. Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg und Prof. Dr. Otto Blum in Hannover. IV. Preis von 10000 M

BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert. Von Albert Hofmann in Berlin. (Fortsetzung.)

Hierzu eine Bildbeilage.



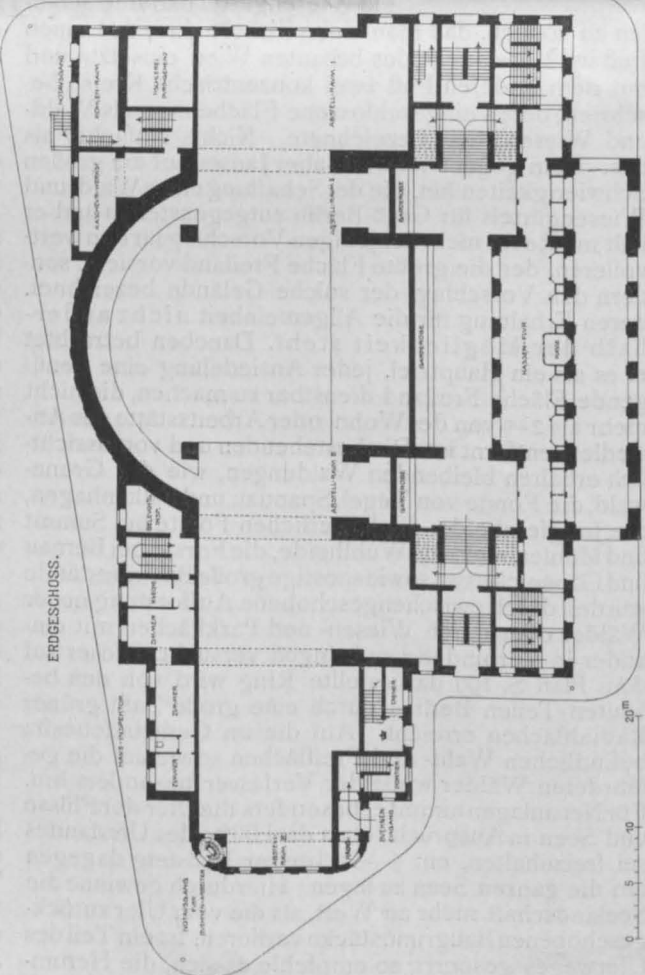
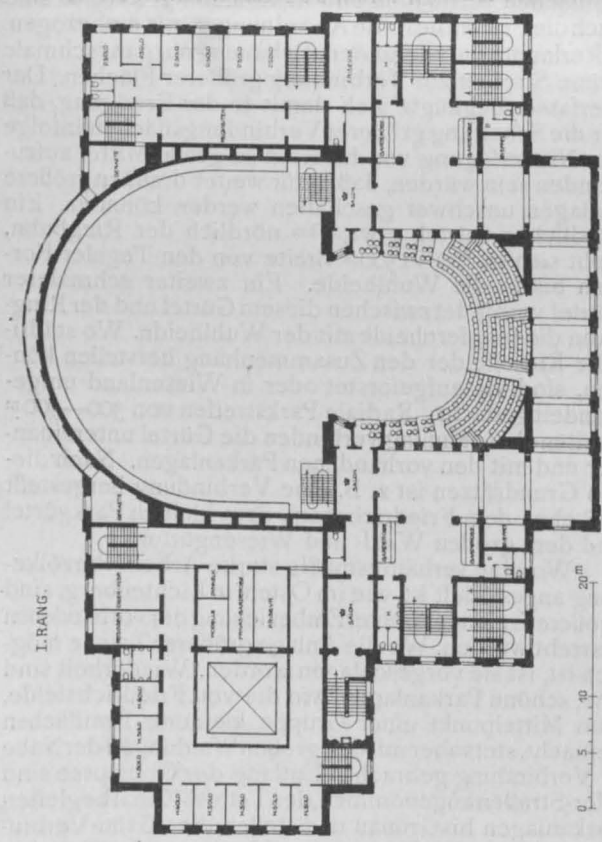
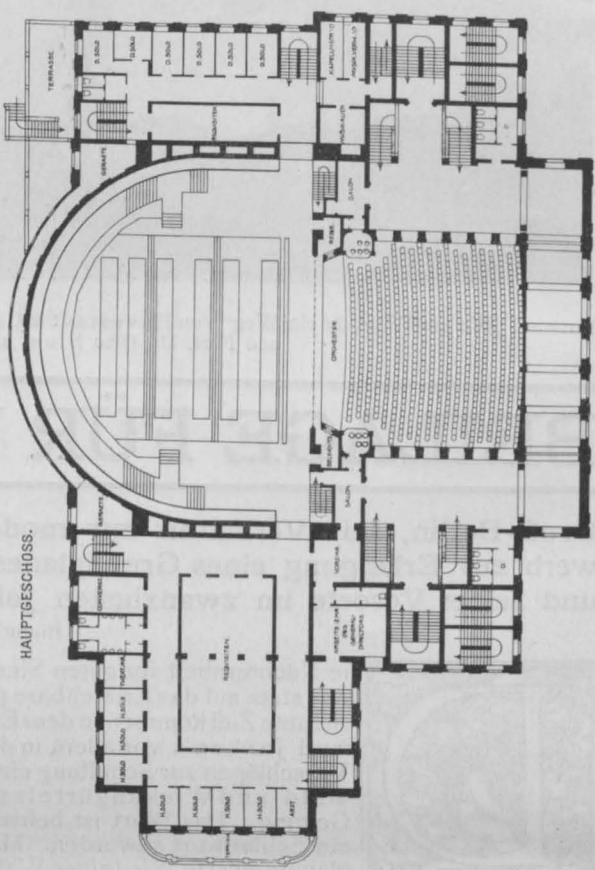
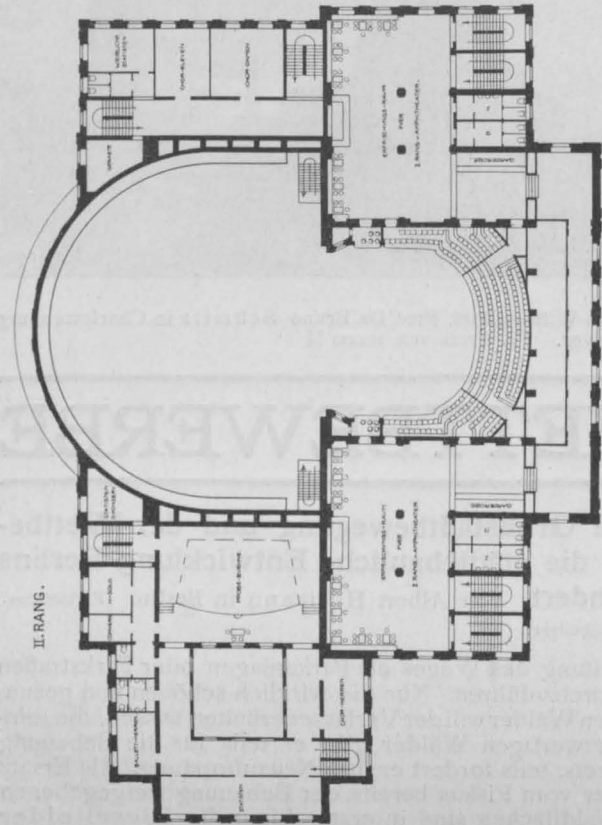
Die Nüchternheit im guten Sinne, das stets auf das Erreichbare gerichtete Ziel kommen in dem Entwurf Jansen's vor allem in den Vorschlägen zur Schaffung eines Wald- und Wiesengürtels zur Geltung. Das Wort ist beinahe ein Schlagwort geworden. Man glaubte einst in Wien einen Wald- und Wiesengürtel dadurch schaffen zu können, daß man einen Zirkel nahm, den einen Fuß im Mittelpunkt des bebauten Wien einsetzte und mit dem anderen Fuß zwei konzentrische Kreise beschrieb, deren eingeschlossene Fläche man als Wald- und Wiesengürtel bezeichnete. Nichts einfacher als das. Dem gegenüber weist aber Jansen auf die großen Schwierigkeiten hin, die der Schaffung eines Wald- und Wiesengürtels für Groß-Berlin entgegenstehen und er hält mit Recht nicht denjenigen Vorschlag für den wertvolleren, der die größte Fläche Freiland vorsieht, sondern den Vorschlag, der solche Gelände bezeichnet, deren Erhaltung für die Allgemeinheit nicht außerhalb der Möglichkeit steht. Daneben betrachtet er es als ein Hauptziel, jeder Ansiedlung eine genügende Fläche Freiland dienstbar zu machen, die nicht mehr als 2 km von der Wohn- oder Arbeitsstätte des Ansiedlers entfernt ist. Die bestehenden und voraussichtlich erhalten bleibenden Waldungen, wie der Grunewald, die Forste von Tegel, Spandau und Falkenhagen, die Jungfernheide, die kaiserlichen Forste bei Summt und Mühlenbeck, die Wuhlheide, die Forste bei Bernau und Cöpenick usw., sowie sonstige große Baumbestände wurden durch zwischengeschobene Aufforstung neuer Wälder oder durch Wiesen- und Parkflächen mit einander in Verbindung zu bringen versucht. Dieser auf dem Plan S. 199 dargestellte Ring wird von den bebauten Teilen Berlins durch eine große Zahl grüner Radialflächen erreicht. Auf die im Gemeindebesitz befindlichen Wald- und Freiflächen sowie auf die gefährdeten Wälder weist der Verfasser besonders hin. Für Neuanlagen nimmt er besonders die Ufer der Flüsse und Seen in Anspruch; etwa die Hälfte des Uferlandes sei freizuhalten, ein 5—8 m breiter Fußsteig dagegen um die ganzen Seen zu legen. Hierdurch gewinne die Seelandschaft mehr an Wert, als die vom Ufer zurückgeschobenen Baugrundstücke verlieren. Ist ein Teil des Uferweges gesperrt, so empfehle es sich, die Herum-

leitung des Weges als Parkanlagen oder Parkstraßen durchzuführen. Nur die wirklich schönen und gesunden Wälder will der Verfasser erhalten wissen, die minderwertigen Wälder gibt er teils für die Bebauung preis, teils fordert er ihre Neuaufforstung. Als Ersatz der vom Fiskus bereits der Bebauung freigegebenen Waldflächen sind in erster Linie die Rieselfelder herangezogen. Wo es tunlich war, sind die Berliner Parkanlagen mit den weiter gelegenen Wald- und Wiesenflächen verbunden und in verständiger Weise sind auch die Friedhöfe in die Anordnungen mit einbezogen. Oft erlaubte die vorhandene Bebauung nur ganz schmale grüne Streifen zur Verbindung größerer Flächen. Der Verfasser begnügte sich damit in der Erwägung, daß für die Schaffung größerer Verbindungsflächen infolge der Niederlegung von Häusern so große Mittel aufzuwenden sein würden, daß dafür weiter draußen größere Anlagen unschwer geschaffen werden könnten. Ein nördlicher Gürtel, etwa 6 km nördlich der Ringbahn, zieht sich in 800—1500 m Breite von den Tegeler Forsten bis in die Wuhlheide. Ein zweiter schmalerer Gürtel verbindet zwischen diesem Gürtel und der Ringbahn die Jungfernheide mit der Wuhlheide. Wo städtische Rieselfelder den Zusammenhang herstellen können, sind sie aufgeforstet oder in Wiesenland umgewandelt gedacht. Radiale Parkstreifen von 300—500 m Breiten-Ausdehnung verbinden die Gürtel untereinander und mit den vorhandenen Parkanlagen. Nach diesen Grundsätzen ist z. B. eine Verbindung hergestellt zwischen dem Friedrichshain, dem kleinen Parkgürtel und dem großen Wald- und Wiesengürtel.

Wo eine verhältnismäßig starke Arbeiterbevölkerung angesiedelt ist, wie im Osten, in Lichtenberg, sind größere Freiflächen unter Einbeziehung der vorhandenen erstrebt worden. Wo die Anlage größerer Teiche möglich ist, ist sie vorgeschlagen worden. Wiederholt sind alte, schöne Parkanlagen, wie die von Friedrichsfelde, zum Mittelpunkt einer Gruppe kleinerer Freiflächen gemacht, stets aber mit den großen Waldungen der Nähe in Verbindung gebracht. Entlang der Oberspree sind Ufer-Straßen angenommen, den Teltow-Kanal begleiten Parkanlagen bis Grünau und stellen eine Grün-Verbindung her mit den Forsten der Oberspree. In ähnlicher Weise ist die Gürtelbildung in den anderen Himmelsrichtungen versucht. Auf das Einzelne einzugehen, ist uns unmöglich; wir können nur die allgemeinen Grundsätze anführen und dabei auf den Plan S. 199 verweisen.

In engem Zusammenhang mit diesen großen und kleinen grünen Haupt- und Nebendämmen stehen die Ansiedelungen. Auch für sie gelte hinsichtlich der Berichterstattung, daß nur das Grundsätzliche angeführt werden kann. Einen Satz Jansen's können wir uneingeschränkt hierher setzen, denn er bezeichnet eines der

hauptsächlichsten Motive für die Betreibung des Wettbewerbes: „In diesem groß angelegten, mit Hunderten von grünen Nebendämmen durchsetzten Wald- und Wiesen-gürtel möglichst viele mustergültige Ansiedelungen einzuordnen, ihnen die Wohltat eines solchen dauernd zu-kommen zu lassen, das ist eines der Hauptziele des Wett-



Entwurf von Professor Max Littmann in München
Der Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Plänen
für die Erbauung eines Schauspielhauses
in Dresden-Altstadt.

Wald- und Wiesenflächen zugänglich gemacht. Industriegelände, zumal solches mit störendem und gesundheits-schädlichem Betrieb, ist von den Wohnstätten durch eine grüne Zone getrennt. Schnellbahnlinien sind den Siedelungen dienstbar gemacht; häufig kommen ihnen landschaftliche Schönheiten zustatten, die jedoch, „den

Entwurf von Professor
Max Littmann in München.

geläuterten sozialen Anschauungen unserer Zeit folgend“, im Besitz der Allgemeinheit bleiben. Von den vorhandenen Bebauungsplänen wurden nur die amtlich zur Ausführung bestimmten in den Entwurf übernommen. „Die schlechten Bebauungspläne der kleinen Gemeinden ebenfalls durch Uebnahme entsprechend zu bewerten, lag keine Veranlassung vor. Sie dankten ihre Entstehung lediglich dem Sonder-Interesse einzelner Spekulanten; der General-Bebauungsplan für Groß-Berlin verfolgt höhere Gesichtspunkte. Endzweck der jetzigen Bewegung ist ein Sondergesetz, das mit diesen unglücklichen Bebauungsplänen aufräumt“. Beiderheutigen Entwicklung des Schnell-Verkehres liege kein Grund vor, die bisherige Dichte der Besiedelung von Berlin auch für Groß-Berlin beizubehalten. In Berlin kamen 1907 30,3^{qm} Fläche auf 1 Einwohner, in Wien 117, in London 66^{qm}. Der Bebauungsplan müsse für alle die aufgestellt werden, die nicht mehr als 600 M. für Wohnzwecke auszugeben in der Lage sind und das sind 92^{0/100}. „Mit dieser nur von wenigen gekannten und gewürdigten Tatsache richtet sich das jetzt übliche System der Aufteilung des Geländes mit seinen übertriebenen Anforderungen an Straßenland. Genügend breite Durchgangs-Straßen und große Erholungs-Plätze, im übrigen schlichte Wohnviertel mit entsprechenden Straßen. Fort mit allem Größenwahn!“ Ein sehr wahrer Satz, der leider für das bisherige Berlin kaum noch in Frage kommt, umsomehr aber noch für Groß-Berlin.

Ein schönes Beispiel für die von ihm vertretenen Anschauungen in bezug auf die Anlage und die architektonische Ausbildung von Siedelungen gibt Jansen in dem Seite 183 dargestellten Plan einer Siedelung bei Buckow—Rudow—Klein-Glienicke, dem Typus einer Kleinwohnungs-Siedelung als die nach seiner Ansicht für die Außenviertel von Groß-Berlin geeignetste Bauungsart. Man wird auch in dieser An-

Ein sehr wahrer Satz, der leider für
bisherige Berlin kaum noch in F
kommt, umso mehr aber noch für C
Berlin.

Ein schönes Beispiel für die von
vertretenen Anschauungen inbezu
die Anlage und die architektoni
Ausbildung von Siedelungen gib
sen in dem Seite 183 dargestell
einer Siedlung bei Buckow —
dow — Klein-Glienicke, dem T
einer Kleinwohnungs-Siedlung ab
nach seiner Ansicht für die Außen
tel von Groß-Berlin geeignetste Be
ungsart. Man wird auch in dieser

Querschnitt.

lage die eingehende Denkarbeitschätzen, die den Janssen'schen Entwurf im Ganzen auszeichnet.

Nun hat dem Verfasser die Beteiligung am Wettbewerb noch Gelegenheit gegeben, seine Vorschläge durch ein Kapitel „Allgemeines über Städtebau“ zu erläutern.

Die kleinen Straßen und Verkehrsadern müssen erst in einer dieser Hauptverkehrsstraßen parallel laufenden größeren Straße gesammelt werden und münden vereinigt in die Hauptstraße ein.

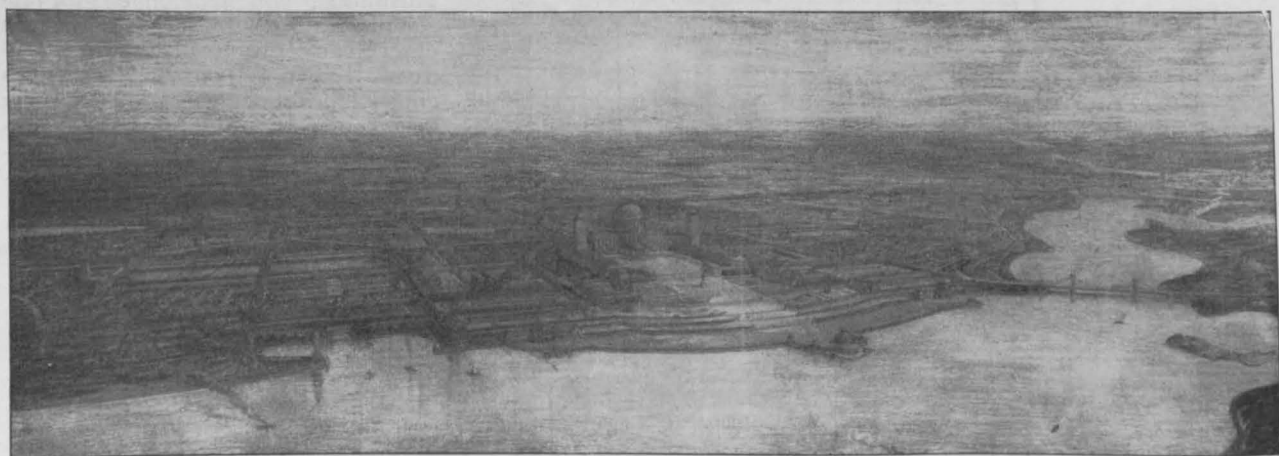
Schnellbahnen liegen am besten auf Hinterland



Vereinigter Potsdamer- und Leipziger-Platz.



Aufteilung des Tempelhofer-Feldes. Monumental umbauter Parade- und Sportplatz mit Verbindungsamm und neuer Platzanlage im Zuge der Friedrich-Straße.



Berlin an der Havel. Zur Erschließung des Grunewaldes. Zentrum der Erziehung.

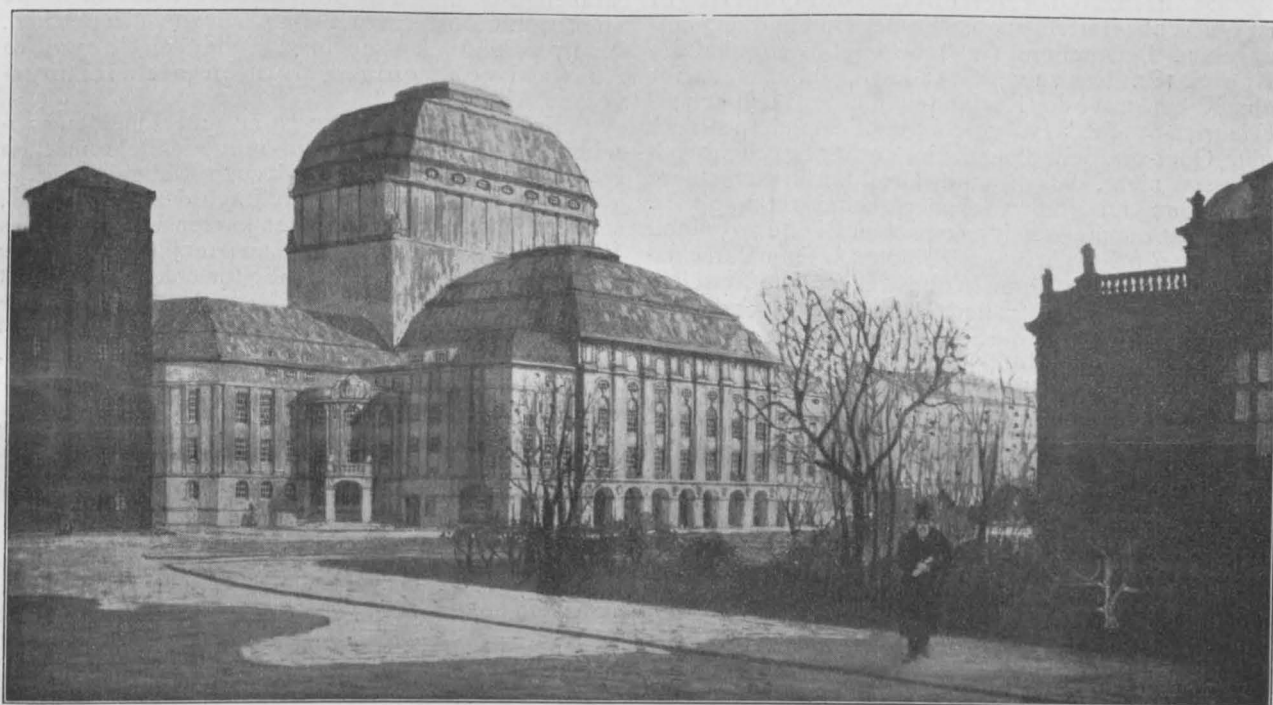
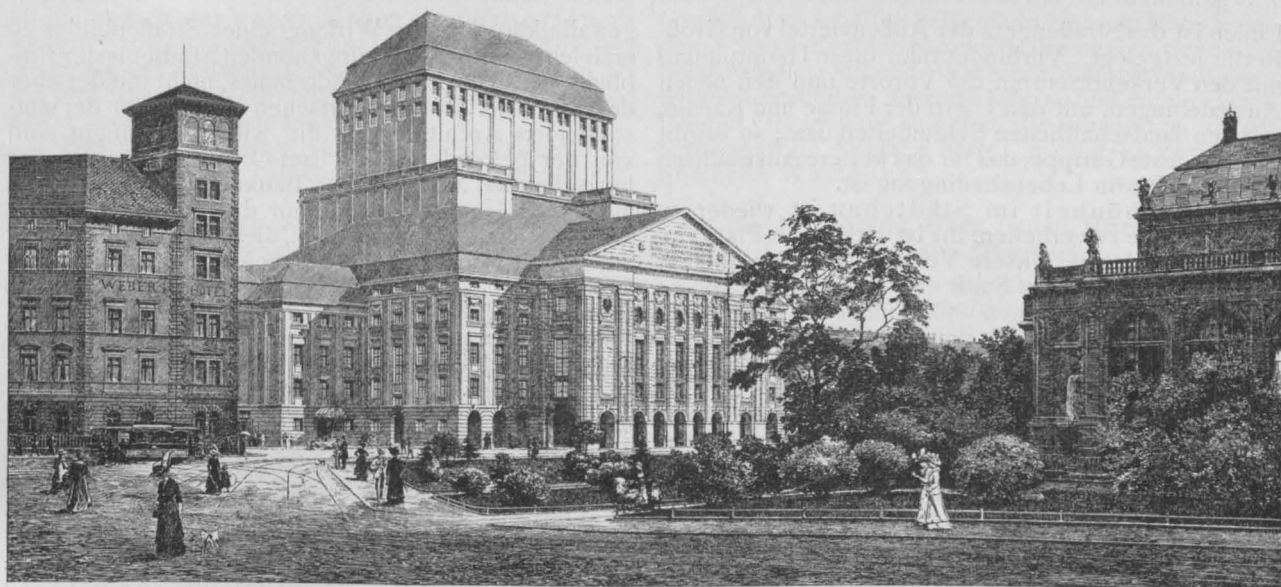
Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“ von Havestadt & Contag in Wilmersdorf, Prof. Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg und Prof. Dr. Otto Blum in Hannover. IV. Preis von 10000 M.

tern, soweit die Zeichnungen das nicht vermögen. Wir können auch hier nur einiges Wichtige herausgreifen:

Hauptverkehrsstraßen müssen schlank durchgehen und lange Wandungen haben. Keine Hindernisse an Plätzen, versetzten Ecken usw., keine häufigen Unterbrechungen, nur etwa alle 500—600m.

in langen Baublocks, um kostspielige Unter- oder Ueberführungen zu vermeiden.

Die Vororte von Berlin sind jeder für sich entstanden, ohne Beziehung zum Wirtschaftszentrum. Durch die großen Hauptverkehrsstraßen und die zahlreichen Bahnhöfe der vorhandenen und geplanten Bahn-



Der Ideen-
Wettbewerb
zur Erlan-
gung von
Plänen für
die Erbauung
eines Schau-
spielhauses
in Dresden-
Altstadt.

Oben:
Entwurf von
Prof. Max
Littmann
in München.

Mitte:
Entwurf von
Lossow
& Kühne
in Dresden.

Unten:
Entwurf von
Prof. Martin
Dülfer in
Dresden.

Linien ist das Straßennetz der Außenviertel von Groß-Berlin festgelegt. Verbindet man diese Hauptpunkte mit den Verkehrszentren der Vororte und den neuen Ansiedelungen, mit den Ufern der Flüsse und Kanäle, mit den landschaftlichen Schönheiten usw., so ergibt sich das feste Gerippe, das für das weitere Auswachsen von Groß-Berlin Lebensbedingung ist.

Der Schönheit im Städtebau ist wieder zu ihrem Rechte zu verhelfen. Ihr ist wieder der Platz einzuräumen, „den ihr unsere Vorfahren in einer bisher unerreichten Weise in Stadt und Land und bis hinein in die kleinsten Gäßchen und Winkel zu geben meisterhaft verstanden. Was den früheren Jahrhunderten als natürlich und selbstverständlich galt, das müssen wir uns erst wieder aneignen“.

Es sind nicht nur vollwertige Verkehrsstraßen, sondern auch architektonisch-schöne Verkehrsstraßen zu schaffen. Die Technik der Verkehrsmittel bestimme zudem die Gestaltung der Straßen.

Die Notwendigkeit der geraden Linie als künstlerischer Gegensatz zur geschwungenen Linie ist anzuerkennen. Wirksam ist sie manchmal bei monumentalen, nicht zu langen Straßen in steigendem Gelände.

Das Prinzip der Seiten- und der Querflügel ist bei Wohnvierteln zugunsten der Durchlüftung aufzugeben. Beispiel und Gegenbeispiel hierzu sind die Abb. S. 182. Das zu verlassende Gegenbeispiel zeigt eine Nebenstraße des Kurfürstendamms, die Joachim-Friedrich-Straße, das vorgeschlagene Beispiel einen Block ohne Quer- und Seitenflügel. Der Verfasser verhehlt sich indessen nicht, daß diese für Groß-Berlin elementare Umwälzung mit großen Schwierigkeiten verknüpft sei.

Es ist zu unterscheiden zwischen fließenden und stagnierenden, zwischen lebhaften, breiten Verkehrs- und stilleren, schmaleren Wohnstraßen. Die „unselige Phrase“ der „Prachtstraßen“ sollte endlich verschwinden und an ihre Stelle die Schaffung interessanter architektonischer Straßenbilder und die Eingliederung vorhandener landschaftlicher Schönheiten treten. Die Erreichung der Bahnhöfe und Erholungs-Plätze müßte auch auf stillen Wohn- oder Parkstraßen statt durch das nervöse Gewühl der Verkehrsstraßen möglich sein. Es sind Wohnviertel zu schaffen, die außen von den großen Verkehrsstraßen umschlossen werden, innen aber Ruhe und Abgeschlossenheit bieten. Außerdem ist auf Sparsamkeit im Straßenland zu sehen. Sehr beherzigenswert ist hierzu die Erwägung: „Was braucht jedes Haus, jede kleine Gruppe von Häusern eine eigene Straße, deren Anlage tausende Mark erfordert, das Grundstück eines jeden Ansiedlers um ein Drittel oder die Hälfte verteuert? Was braucht die Mehrzahl der Nebenstraßen einer stillen Kleinsiedelung unserer Vororte für jede kleine Gruppe von Häuschen, an die monatlich kaum ein Fuhrwerk heran muß, einen 8 bis 12 m breiten gepflasterten Straßendamm? 4,5—5 m genügen überreichlich; zudem ist es die Kunst des Städtebaues, die Gruppierung der Häuser derart vorzunehmen, daß ihre Erreichung möglichst wenig Straßenland erfordert; oft genügt ein schmaler Fußpfad“. Hier können nach unserer Erfahrung die kleinen Badeorte mit ihrer auf das stille Wohnen gerichteten Anlage der Häuser und die Erhaltung der Beziehungen derselben zur Natur manche wertvolle Anregung geben. In welcher Weise in dieser Beziehung die Gründung einer Siedelung mit erschwerenden Umständen belastet wird, erhellt schon allein aus dem Umstand, daß die Behörden ohne Gnaden bei Bauabsichten die Hinterlegung von Pflasterkosten verlangen in Fällen, in welchen pflasterlose Verkehrs- und Promenadewege den Eindruck der Siedelung sowohl nach der Seite der Schönheit wie der Wohnlichkeit nur fördern könnten.

Auch gegen die „Hilflosigkeit“, die in der Verwendung geometrischer Figuren im Bebauungsplan liegt, wendet sich Jansen; für ihn haben diese nur „papierenen“ Wert. Entwerfer der Maler sein Bild erst nach dem Rezept eines Handbuchs und nicht nach seinem künstlerischen Empfinden, dann werde Niemand von einer Kunstleistung zu reden wagen.

Um durch geeignete Führung der Straßenwandun-

gen die künstlerische Wirkung eines Straßenbildes zu erzielen, bedarf es des eingehenden Studiums der Probleme des historischen Städtebaues, nicht minder aber der Kenntnis der künstlerischen Wirkungen der entstehenden Architekturen, die wieder abhängig sind von der geltenden Baupolizei-Ordnung wie von der herrschenden Mode in der Baukunst. Jansen folgert aus diesen Umständen, daß nur die Vorbildung eines Baukünstlers die geeignete ist, dies zu beurteilen. „Wir sollen und wollen wieder bescheidener werden in der Wahl der Motive beim Ausbau der Stadt- und Landsiedelungen, wir sollen uns zufrieden geben, wenn es uns gelingen sollte, wieder unseren Straßen den künstlerischen Schwung zu geben, den zuletzt das 18. Jahrhundert ihnen zu geben verstand. . . . Nicht Straßen-Linien, sondern Straßenbilder wollen entstehen! Diese vorzubereiten, sie wachsen zulassen und schließlich zu einem harmonischen künstlerischen Höhepunkt auszubauen, das ist die erste Kunst des Städtebaues.“ Wie ferner in der Musik, so verrate auch in der Baukunst nicht die Zahl der Motive, ihre Nebeneinanderstellung den reifen Künstler, sondern ihre Auswahl, ihre Verarbeitung. „Nicht alle Motive an Platz- und Straßengestaltungen nebeneinander stellen, nicht die Straßen mit Musterkarten von Motiven vollzupropfen, kann verdienstlich erscheinen, sondern eine bewußte Auswahl von wenigen Motiven mit wirkungsvoller Abstufung.“

Hinsichtlich der Plätze ist zu unterscheiden zwischen Erholungsplätzen und rein architektonischen Plätzen. Letztere werden meist zu groß angelegt. Eine große Straße soll nicht mitten durch den Platz gehen, sondern ihn höchstens an der kurzen Kopfseite des Vierecks begleiten. Die Plätze unserer jüngeren Städte sind in der Mehrzahl nichts wie Straßenkollisionen mit abgeschrägten Häuserecken, also eher Verkehrshindernisse wie Ruhepunkte. Die Platzwandungen dürfen nicht derartig durch Straßen durchbrochen werden, daß sie zu Soffitten herabsinken, was bei Wandungen von 10 m Breite der Fall wäre, während die sechs oder acht auf den Platz mündenden Straßen je 25—30 m breit sind. Ein Platz ist kein Platz mehr, wenn der größte Teil seiner Fläche wieder mit Bauten gefüllt wird. Ein Monumentalbau kann sich an Straße und Platz nur dann behaupten, wenn er, wie in früheren Jahrhunderten, die benachbarten Häuser überragt. Für die Umgebung eines Monumentalbaues ist die normale Hausgröße herabzumindern. Eine Kirche ermöglicht eine befriedigende architektonische Lösung, wenn sie in die Straßenwand sich einfügt oder als abschließender Teil an der Ecke zweier Straßen nur nach zwei Seiten einer Herabminderung der Baumassen bedarf. Für dem Stadtbilde besonders wichtige Platzwandungen empfiehlt sich ein Servitut für die künstlerische Ausbildung. Es ist falsch, für offene Bebauung die gleiche Platz- und Straßenbildung vorzusehen, wie für geschlossene, da in ersterem Fall von einer Wandung nicht die Rede sein kann. Für Platzanlagen in der Zone der Landhausbebauung ist die geschlossene Bauweise zu gestatten; neben Geländeersparnis ergibt sich ein wohlthuender Wechsel der Straßenbilder. Es empfiehlt sich, in Landhaussiedelungen das einheitliche Zusammenlegen der etwa geplanten Plätze und Parkstraßen in einen gemeinsamen, zusammenhängenden grünen Gürtel nebst grünen Radialverbindungen durch die ganze Siedelung. Der Grad seiner landschaftlichen und künstlerischen Durchbildung drückt der Siedelung den Stempel auf. Ein solches von Kunst und Natur gefördertes Stadtbild gewinnt von Jahr zu Jahr durch die Entwicklung des Baumwuchses im Park und auf den Wiesen. Als eine solche Idealanlage hat Jansen die schon erwähnte in den südöstlichen Vororten Rudow—Buckow—Alt-Glienicke entworfen (S. 183). Sie beruht auf den gemeinsamen Interessen der drei Orte. „Wie sich die kleineren Gemeinden zusammen tun sollen, um durch eine gemeinsame Schaffung von großen, möglichst zusammenhängenden Wald-, Park- und Wiesenflächen eine doppelte und dreifache Nutznießung zu erzielen, wie sich die kleinen Gemeinden zu

einer geschlossenen Einheit zusammenfinden sollen, so sollte sich der ganze Kranz von Vororten zu einem großen Ganzen zusammenschließen, ein jeder als ein vollwertiges Ganze, alle zusammen als ein prächtiger Ring von blühenden, ausbaufähigen und ausbauwürdigen Ansiedelungen“.

Das ist eine kleine Auslese aller der wertvollen Punkte, welche der Erläuterungsbericht Jansens ent-

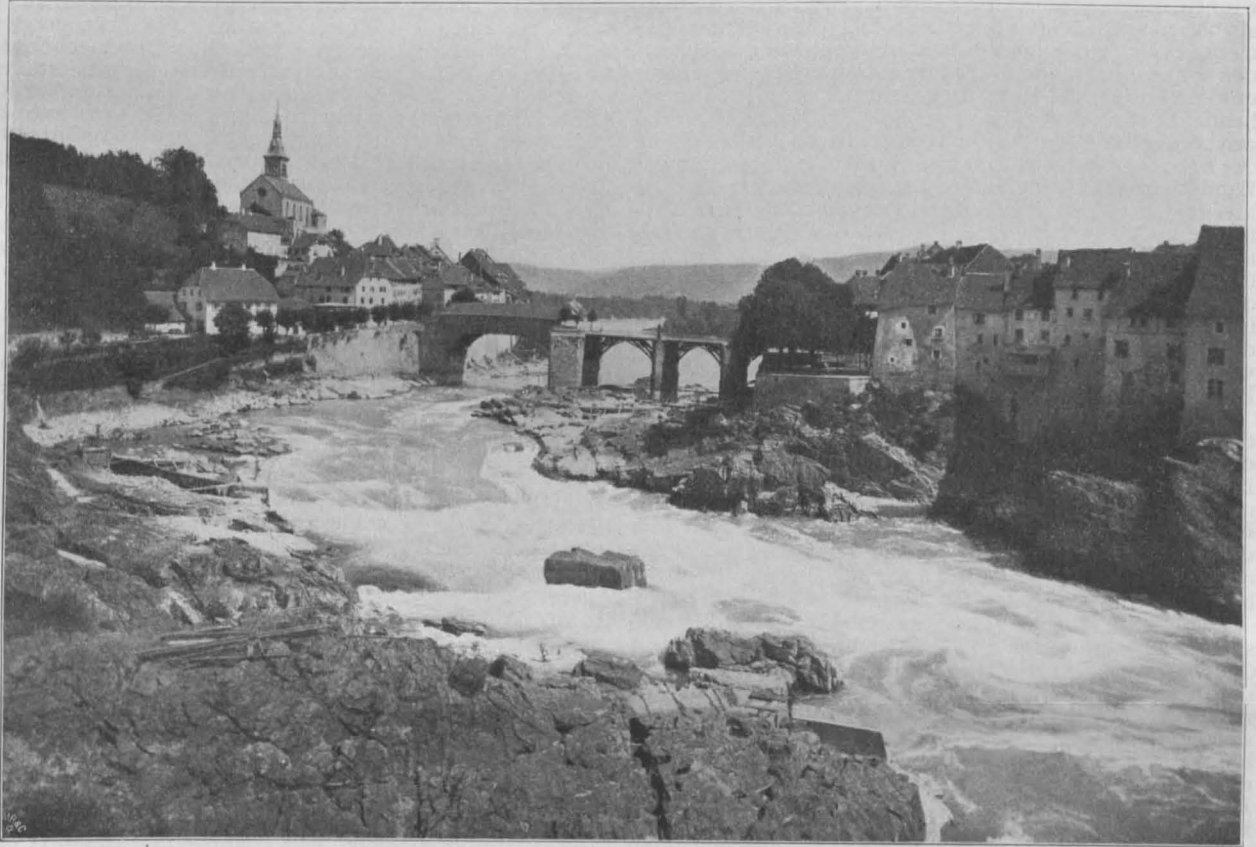
hält. Der Verfasser schließt ihn mit der Mahnung, eine Großstadt zu schaffen heiße nicht Haus an Haus fügen, dem Tagesbedarf der einzelnen Gemeinden, des einzelnen Ansiedlers folgend. Wer einer Millionenstadt einen wirklich gesunden, dauernd lebens- und entwicklungsfähigen Organismus zu geben die schwierige, verantwortungsvolle Aufgabe hatte, „muß dies von einer höheren Warte tun“. —

(Fortsetzung folgt.)

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Errichtung einer neuen Rheinbrücke zwischen den Städten Laufenburg und Klein-Laufenburg am Oberrhein.

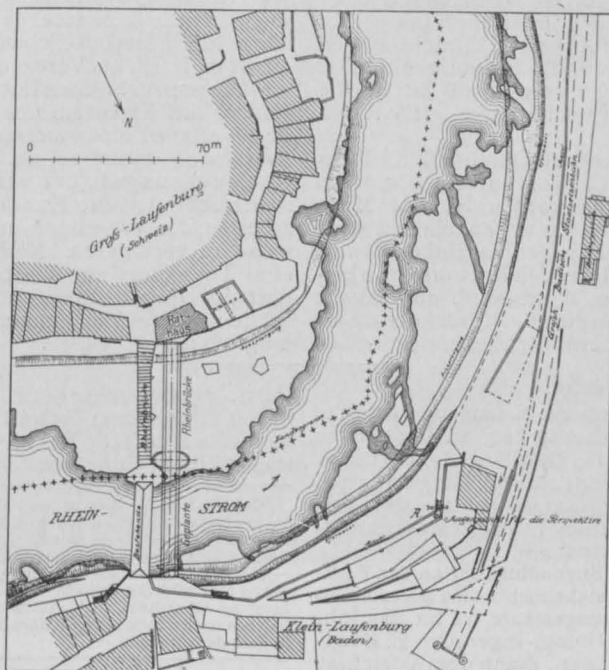
Am Oberrhein geht die Vernichtung der Schönheitswerte, die aus den gesegneten Landschaftsbildern und den unvergleichlichen Städteansichten Anzie-

Zweifel nicht übrig, denn sie erklären in der Art des nur auf die Erlangung von Wirtschaftswerten gerichteten Strebens des Ingenieurs und ohne jedes rhetorische Ornament



Die Landschaft von Laufenburg [am Ober-Rhein.

hungspunkte geschaffen haben, die Jahrhunderte hindurch das Entzücken der kunstsinnigen und naturfreudigen Menschheit waren, unaufhaltsam weiter. Daran erinnert mit nüchterner Sachlichkeit der Brücken-Wettbewerb, den das Kraftwerk Laufenburg der „Deutsch-Schweizerischen Wasserbau-Gesellschaft m. b. H.“ Mitte des vorigen Monates erlassen hat. Veranlaßt durch den Bau des Wasserkraftwerkes Laufenburg soll an Stelle der bestehenden alten hölzernen Brücke über den Rhein, die wir S. 181 in Jahrgang 1905 unserer Zeitung abbildeten, zwischen den beiden Ufer-Städten eine neue Brücke erstellt werden. Die Entwürfe hierzu sollen auf dem Wege eines Wettbewerbes gewonnen werden. Die Bedingungen für den Wettbewerb lassen über die Zerstörungen, die er einleitet, soweit die schönste Stelle des Oberrheines, die Stelle zwischen der schweizerischen Stadt Laufenburg und dem gegenüberliegenden badischen Städtchen Klein-Laufenburg in Betracht kommt, einen



des Bedauerns, daß das gegenwärtige Landschaftsbild bei Laufenburg verändert werde, weil der Bau der neuen, etwa 1 km unterhalb der Brückenstelle zur Ausführung kommenden Wehranlage des Wasserkraftwerkes „bis weit oberhalb der Brücke hinaufreicht, sodaß die bisher vorhandenen Stromschnellen verschwinden und ein regelmäßiger, ruhiger Wasserlauf sich einstellt“. Was das für die Landschaft und für das Bild der beiden Städte in ihr bedeuten wird, ist ungefähr zu ermessen, wenn man die vorstehende Ansicht des Gesamtbildes und den Lageplan miteinander vergleicht. Derselbe Reiz und die hohe Schönheit, die durch die felsige Unregelmäßigkeit der Strom-Ufer hervorgerufen wurden, verschwinden durch die in Aussicht genommenen Korrektionsarbeiten, die aus dem Lageplan zu erkennen sind, völlig. Die Stromschnel-

len werden nicht mehr sein und es wird nach der Versicherung der Wasserbauer ein regelmäßiger und ruhiger Wasserabfluß sich einstellen. Damit wird das Landschaftsbild seine

malerische Zerrissenheit mit ihrem reichen Leben verlieren und mit der eintretenden Ruhe des Wassers zieht die Eintönigkeit in die Landschaft ein. Daß damit aber nun auch der Ersatz der alten köstlichen Brücke, die in der so beinahe unmöglich malerischen Form noch Jahrzehnte, ja ein Jahrhundert hätte dauern und das Entzücken jedes Malerauges hätte hervorrufen können, verschwinden muß, kann das Bedauern über die industriellen Verwüstungen nur vermehren, um so mehr, als es sich nicht um die alte Brücke allein, sondern auch um das Niederlegen des alten Rathauses von Laufenburg handeln soll, eines Bauwerkes, das im Bilde des schweizerischen Städtchens seine bestimmte Bedeutung hat. Wenn man sich schon der niederdrückenden Wahrheit beugen muß, daß an bestimmten Stellen der deutschen Gauen die Vernichtung idealer Werte infolge der Aussicht, reiche wirtschaftliche Werte zu gewinnen, nicht aufzuhalten ist, so will es uns doch scheinen, als ob jeder unnötige Verlust an solchen unwägbaren Elementen, der vermieden werden kann, auch vermieden werden sollte. Muß schon die Brücke ersetzt werden, so scheint uns der Verlust des Rathauses nicht zu den nicht zu umgehenden Notwendigkeiten zu gehören. Daß in den Unterlagen „besonderer Wert“ auf eine ästhetische Ausgestaltung der Brücke gelegt wird, „damit sie sich harmonisch in das Landschaftsbild“ eingliedert, kann das Bedauern über die hier geplanten Zerstörungen nicht mindern. Und die Berufung eines der bedeutendsten Künstler des Wassers und seiner malerischen Geheimnisse, des Prof. Gustav Schönleber von der Akademie der Künste in Karlsruhe, wird an der Tatsache kaum etwas ändern können, daß nach Schaffung der Neuanlagen an jener Stelle Bilder entstehen werden, die kaum ein Malerauge mehr suchen wird. Und so wird denn Schönleber mit sehr gemischten Gefühlen in das Preisgericht eingetreten sein.

Ergänzend zu unseren vorläufigen Mitteilungen über den Wettbewerb sei in sachlicher Hinsicht bemerkt, daß die Beseitigung des Rathauses in Laufenburg und der alten Brücke, sowie die im Plan angedeuteten Aussprengungen nicht in die Aufgabe des Wettbewerbes bzw. in die von ihm angegebene nicht zu überschreitende Bausumme für die Brücke von 220000 M. fallen. Die grundlegenden Anordnungen der Brücke nach Lage und Längsprofil sind in besonderen Plänen enthalten.

Die Höhenlage der Brückenunterkante ist mit Rücksicht auf eine etwaige spätere Groß-Schiffahrt auf dem Oberrhein anzuordnen. Dies bedingt, daß die tiefste Lage der Brückenunterkante in der rechtseitigen Oeffnung nicht unter Cote 309,25 liegen darf, d. i. 6 m über dem Wasserstand, welcher dem Pegelstand von 3 m an der mittleren Rheinbrücke in Basel entspricht. In der linksseitigen Oeffnung darf die Brückenunterkante nicht unter der bezüglichen im Längsprofil eingezeichneten Linie liegen. Bei Bogenbrücken darf die innere Leibung am Scheitel nicht tiefer liegen als 1,5 m unter der neuen im Längsprofil eingezeichneten Brückenfahrbahn.

Das lichte Durchflußprofil der Brücke muß für den berechneten höchsten Wasserstand mindestens 1400 qm betragen. Falls bei bogenförmiger Anlage der Brücke an den Widerlagern und am Pfeiler unter die im vorigen Absatz angegebene Höhe herabgegangen werden soll, ist auf die Sicherheit des Bauwerkes gegen Hochwasserangriffe Rücksicht zu nehmen.

Mit Bezug auf das erforderliche Durchflußprofil des Rheines an der engen Stromstelle soll nur ein höchstens 6 m breiter Strompfeiler angeordnet werden, der in der Mitte der Brücke angenommen werden kann. Zugelassen wird indessen auch eine Stellung mehr gegen das linke, schweizerische Ufer hin. Es werden aber auch Entwürfe, die keinen Strompfeiler vorsehen, zum Wettbewerb zugelassen.

Die Höhenlage der Fahrbahn der neuen Brücke ist durch die Verhältnisse der an beiden Ufern anschließenden Straßen

bedingt. Die Fahrbahn soll 5 m breit sein; die beiderseitigen Gehwege müssen mindestens 1,5 m im Lichten messen. Falls die Tragwände der Brücke zwischen der Fahrbahn und den Gehwegen angeordnet werden und über die Fahrbahntafel hervorgreifen, ist der Fahrbahn zwischen den Tragwänden eine lichte Breite von 5,4 m zu geben. Die Gehwege sollen auch in diesem Falle im Lichten mindestens 1,5 m breit sein.

Die Anschlüsse an die beiden Straßen müssen in zweckmäßiger Weise erfolgen. Die alte Brücke soll stehen bleiben, bis die neue dem Betrieb übergeben wird; die entsprechenden Vorkehrungen sind darnach vorzusehen.

Einzuliefern sind: 1. Eine perspektivische Darstellung der Brücke mit ihrer Umgebung derart, daß die Brückenmaße beim Anschluß an das badische Ufer 1:200 aufgetragen sind. 2. Eine geometrische Ansicht und ein Längsschnitt der Brücke, aus welchem die Konstruktion zu ersehen ist, 1:100. 3. Eine Darstellung des Brückenquerschnittes 1:20. 4. Diejenigen statischen Untersuchungen und Berechnungen, welche erforderlich sind, um beurteilen zu können, ob die gewählte Konstruktion ausführbar ist. 5. Ein Erläuterungsbericht, in dem die Gesamtanlage zu begründen und in welchem die gewählten Materialien zu bezeichnen sind. 6. Ein summarischer Kostenanschlag.

Die Haupttragwände der Brücke in der Längsrichtung derselben sind für vollständige sowie teilweise Belastung mit Menschengedränge von 450 kg/qm der Fahrbahn und der Gehwegflächen zu berechnen. Die Konstruktion der Brückentafel ist zu berechnen für die Belastung der Fahrbahn mit einem vierräderigen Wagen von 8 t Achsendruck, 3,5 m Entfernung der Achsen, 1,6 m Spurweite, sowie einer größten Länge und Breite der Ladung von 6 m bzw. 2,2 m. Der frei bleibende Teil der Fahrbahn ist außerdem mit 450 kg/qm Menschengedränge zu besetzen, während auf den Gehwegen ein Menschengedränge von 550 kg/qm anzunehmen ist.

Bei sämtlichen Berechnungen sind die für die Tragfähigkeit ungünstigsten Laststellungen anzunehmen. Bezüglich des Winddruckes, der Material-Inanspruchnahme, Berechnung der Knickfestigkeit usw. sollen die Verordnung betr. die Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken- und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen vom 19. August 1892 und für armierte Betonkonstruktionen „die Vorschriften über Bauten in armiertem Beton, aufgestellt von der schweizerischen Gesellschaft für armierten Beton“ vom 30. April 1909 (Verlag der eidg. Materialprüfungsanstalt am schweizerischen Polytechnikum in Zürich) maßgebend sein.

Im Preisgericht befinden sich außer Schönleber noch die Hrn. Kantonsing. O. Zehnder in Aarau als Ingenieur und Regierungsvertreter; Prof. Dr. Gull in Zürich als Architekt; Obering. Dr. Rob. Moser in Zürich als Ingenieur; Baurat Prof. Stürzenacker, bautechnischer Referent im Ministerium des Inneren in Karlsruhe, als Architekt und Regierungsvertreter; Ob.-Brt. Prof. Dr. Fr. Engesser an der Technischen Hochschule in Karlsruhe als Ingenieur und Obering. A. Natterer in Frankfurt a. M., Geschäftsführer der Deutsch-Schweizerischen Wasserbau-Gesellschaft m. b. H., als Vertreter des Kraftwerkes Laufenburg.

Die preisgekrönten Entwürfe gehen ohne weiteres Entgelt in das Eigentum des Kraftwerkes Laufenburg über. Dem Verfasser eines preisgekrönten Entwurfes steht kein Anspruch darauf zu, daß die Brücke nach seinem Entwurf ausgeführt wird. Das Kraftwerk Laufenburg ist berechtigt, diese Entwürfe für die weiteren Entwurfsarbeiten, die Vergebung und Ausführung ganz oder teilweise zu verwenden. Nichtsdestoweniger empfehlen wir eine Teilnahme am Wettbewerb angelegentlichst schon deshalb, damit alles geschehen ist, an dieser einzigen Stelle in deutschen Landen noch zu retten, was zu retten möglich ist. —

Wettbewerbe.

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Kirche mit Pfarrhaus in Steglitz, zu dem die Architekten Blunck in Steglitz, Geh. Brt. O. March in Charlottenburg, Brt. Kern in Steglitz und Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg aufgefordert waren, fiel die Entscheidung zugunsten eines Entwurfes der Architekten Jürgensen & Bachmann. —

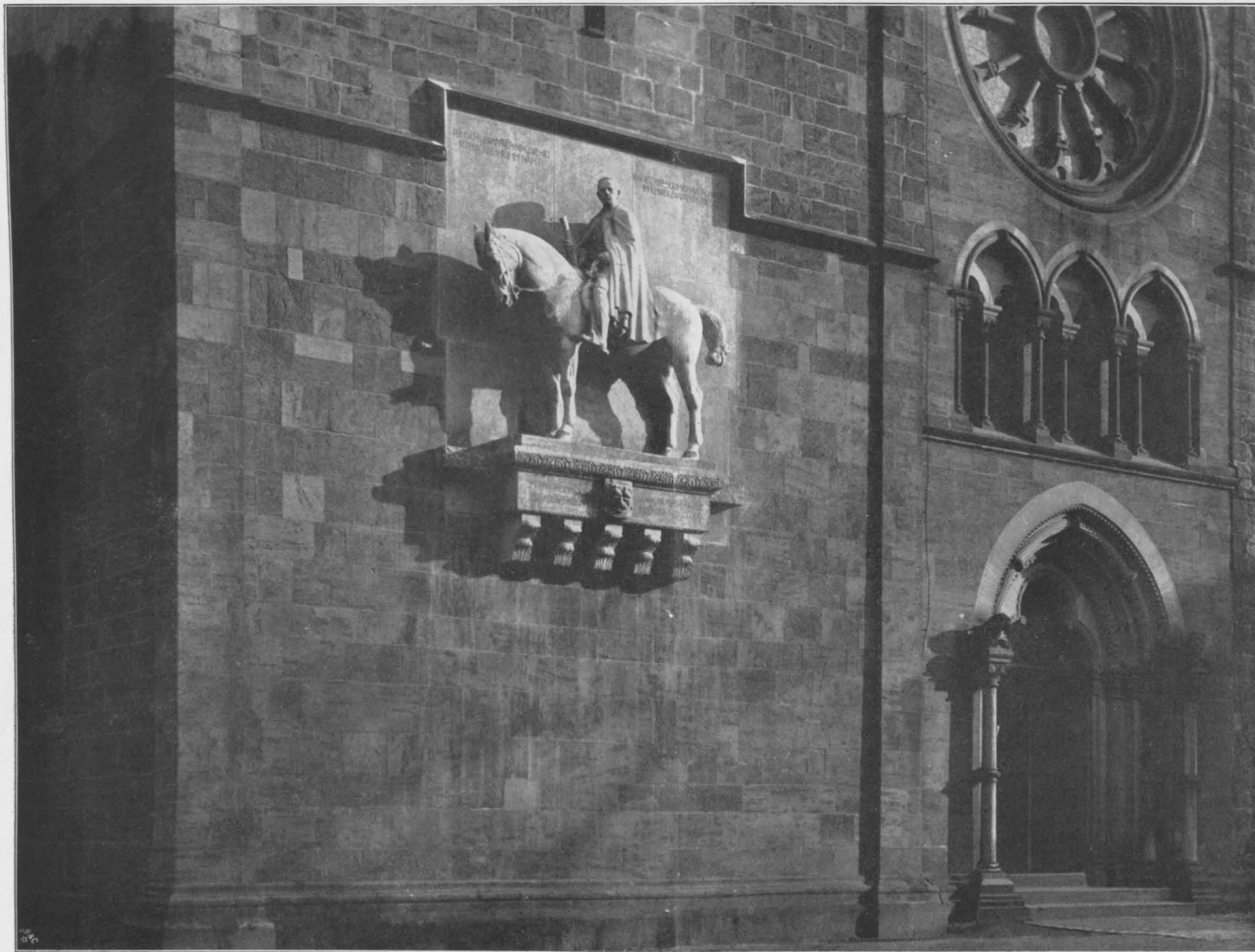
In dem Wettbewerb um das Stipendium der an der Technischen Hochschule zu Berlin bestehenden Louis Boissonnet-Stiftung für Architekten und Bauingenieure ist für das Jahr 1910 das Stipendium an den Diplom-Ingenieur E. Braunsch in Hamburg verliehen worden. Nach dem Vorschlag des Kollegiums der Abteilung für Bau-Ingenieurwesen soll der Stipendiat die mit dem Stipendium verbundene Studienreise ausführen, um zu untersuchen, welchen Einfluß das Anwachsen der Schiffgrößen auf den Ausbau und die

Betriebsverhältnisse der Häfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Liverpool hat, wobei auch die Entwicklung der Industrie im Gebiete dieser Häfen zu berücksichtigen ist. —

Inhalt: Die Weltstädte und der elektrische Schnellbahnverkehr. — Vereine. — Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert (Forts.). — Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Errichtung einer neuen Rheinbrücke zwischen den Städten Laufenburg und Klein-Laufenburg am Oberrhein. — Wettbewerbe. — Abbildungen: Der Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Erbauung eines Schauspielhauses in Dresden-Alstadt. —

Hierzu eine Bildbeilage: Wettbewerb Groß-Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



AS MOLTKE-DENKMAL
AN DER LIEBFRAUEN-
KIRCHE IN BREMEN.*
BILDHAUER: H. HAHN
IN MÜNCHEN. * * * *
DEUTSCHE
** BAUZEITUNG **
XLIV. JAHRGANG 1910
* * * NO. 38. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. NO. 38. BERLIN, DEN 11. MAI 1910.

Das Moltke-Denkmal und der Markus-Brunnen in Bremen.

Bildhauer: Professor Hermann Hahn in München; Architekt: Heinrich Jennen in Berlin.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 292 und 293.



In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres ist Bremen infolge zweier Stiftungen um zwei Kunstwerke bereichert worden, von denen das eine Anspruch auf nachhaltige Bedeutung erheben darf. Es stifteten der regierende Bürgermeister B. W. Markus einen Zierbrunnen, der verstorbene Bürger Bankier Bernhard Loose

das Denkmal für den General-Feldmarschall Hellmuth von Moltke. Der Brunnen fand auf dem ehemaligen Kirchhof von „Unserer lieben Frauen“ Aufstellung, während für das Moltke-Denkmal der kunstgeschichtlich nicht neue, in der Denkmalkunst der Gegenwart aber eigenartige Gedanken verwirklicht wurde, das Denkmal als Profil-Reiterbild auf einer hochgelegenen Konsolen-Vorkragung an der Turmwand der Liebfrauenkirche aufzustellen. Die Beziehungen der nachbarlich aufgestellten beiden Denkmäler zeigt unsere Kopfabbildung. Sie sind weder enge noch künstlerische, eigentlich mehr Zufalls-Beziehungen und doch wäre auch der Fall denkbar, daß beide Werke in engere künstlerische Beziehungen zueinander gebracht wären.

Der Brunnen, den die Abb. S. 292 in einer größeren Aufnahme zeigt, besteht aus einem Brunnenbecken auf dem Grundriß eines Zehneckes, das auf einem zweistufigen Unterbau ruht. Die Außenseiten dieses senkrechten Linie aufsteigenden Beckens sind in leichtem Relief mit Seetieren und bescheidenem Ornamentwerk geschmückt. Aus dem Becken steigt ein starker Brunnenschaft in die Höhe, der auf einem kraftvoll entwickelten, wieder mit feinem Ornament geschmückten romanischen Profil einen laternenartigen Aufbau trägt, dessen kegelförmiger Abschluß in eine Art Kreuzblume endet.

Die Teilung der Laterne ist durch fünf balusterartige Stützen erfolgt, die ebenso viele Intervalle freilassen, in welchen fünf bronzene Putten stehen, die in reizvoller Auffassung Wasserstrahlen in das Becken entsenden. Eine sinnige Inschrift aus dem Evangelium Johannis bittet: „Gib mir lebendig Wasser, daß ich nicht ewig dürste“.

Der Gedanke, der dem Moltke-Denkmal zugrunde liegt, ist nicht neu, er geht in frühromanische Zeit zurück und findet sich bei frühen Gräbern in Verona, beim Denkmal Kaiser Otto's im Dom von Bamberg, sowie auch in späterer Zeit, z. B. in dem schönen Relief an San Vittore in Muralt (S. 293), einer kleinen Gemeinde im Kanton Tessin, bei Locarno. Die französische Bildnerkunst des späten Mittelalters, sowie der frühen und der späten Renaissance hat das Motiv für die Darstellung der französischen Könige wiederholt benützt. Das Denkmal, von dem die Abbildung S. 293 eine größere Ansicht nach dem Entwurfs-Modell gibt, zeigt in der Linie die außerordentlich strenge Form, die allein geeignet ist, es mit der Architektur der Liebfrauenkirche in Beziehung zu bringen, sodaß es mit der Turmfläche wie verwachsen erscheint. Stille, antike Größe ruht in dem Denkmal, das die Denkmalschablone der Gegenwart in der frischesten und erfreulichsten Weise durchbricht. Alles was irgendwie an diese Schablone auch im kleinen Beiwerk erinnern könnte, ist auf das Glückliche vermieden, sodaß der Gesamt-Eindruck von Reiter und Pferd, die innig mit einander verwachsen erscheinen, ein ganz vortrefflicher ist. Das Material für das Denkmal ist ein feiner Muschelkalk. Eine Inschrift nach dem Entwurf von R. A. Schröder mahnt:

„Der euch gewappnet und gewehrt,
Bedenkt, die ihr ihm naht:
Es stützt der Friede sich auf's Schwert,
Im Schweigen wächst die Tat.“ —

In New-York haben sich die Verkehrsverhältnisse infolge der besonderen Lage der Stadt, deren Ausbreitung nach allen Seiten durch Wasserstraßen unterbunden ist, in eigenartiger Weise entwickelt, um den ungeheuren Verkehr zu bewältigen, der täglich nach der Geschäftsstadt an der Manhattan-Insel hin- und zu den Wohnstätten zurückflutet und zum Teil sehr bedeutende Entfernungen zu durchmessen hat. Ein Netz von Hochbahnen, getragen von Eisenständern zum Teil primitivster Art, ohne geschlossene Fahrbahntafel, Abbildung 7, folgt den parallelen Längsstraßen der langgestreckten Manhattan-Insel, um sich dann erst in der Oberstadt zu gabeln. Dazu ist neuerdings auch eine Untergrundbahnlinie, der „Subway“ getreten, bei dessen Haltestellen Wert auf ansprechende Ausbildung gelegt ist. Zahlreiche Brücken und Tunnel stellen die Verbindung unter den beiden Meeresarmen des Hudson und East River zwischen Manhattan und Jersey City bzw. Brooklyn her. Zu der 1883 eröffneten Brooklyn-Hängebrücke, die einen gewaltigen Verkehr verschiedenster Art zu bewältigen hat, vgl. Abbildg. 8, sind die Manhattan-, Williamsburger- und Blackwells Brücken hinzugetreten, die fertig sind, bzw. ihrer Vollendung entgegen gehen. Ihnen wird sich die mächtige Hellgate-Brücke¹⁾ anschließen, die zwischen den Stadtteilen Queens und Bronx den East River überspannen soll. Die Zahl der im Betrieb stehenden bzw. vollendeten Tunnel, die teils dem Fern-, teils dem Stadtschnellverkehr dienen, ist auf 14 gestiegen. Endstationen mit ungeheuren Empfangsgebäuden, die gleichzeitig als Verwaltungsgebäude, Warenhäuser, Hotels usw. dienen, erheben sich an den Endpunkten der durch diese Tunnel von allen Seiten bis ins Herz des Verkehrs geführten Linien. Das gesamte Netz der Stadt- und Fernbahnen wird elektrisch betrieben, seit durch die Gesetzgebung der Stadt New York der Dampfbetrieb gänzlich aus dem Stadtbezirk verbannt ist. Dem Stadtverkehr dienen allein 170 km elektrische Schnellbahnen mit 420 km einfachen Gleisen. Sie beförderten 1907 nicht weniger als 620 Mill. Reisende, trotzdem der Verkehr auf den Straßenbahnen, der gleichzeitig 720 Mill. betrug, keine Einbuße zu verzeichnen hatte. Zu welchen verwinkelten Anlagen die Zusammendrängung der verschiedenen Verkehrsmittel geführt hat, zeigen die Abbildungen 9 und 10.

Einfacher liegen die Verkehrsverhältnisse in Boston, das jetzt ein 20 km langes Netz von Hoch- und Unter-Grundbahnen mit Brücken und Tunnelverbindungen zu den durch Wasserläufe getrennten Vororten besitzt. Bei der Führung durch Stadtteile mit vornehmer Landhausbebauung und durch Parkanlagen ist auch der äußeren Erscheinung der Hochbahn größere Sorgfalt zugewandt. Eine für Boston charakteristische Anlage sind die Gemeinschaftsbahnhöfe

zwischen Schnellbahn und Straßenbahn, welche letzterer ein erheblicher Teil auch des Außenverkehrs zufällt. Die Abbildungen 11 und 12 geben zwei solcher hochgelegenen Bahnhöfe wieder. Auch bei Untergrundlinien werden sol-



Abbildung 7 (oben) und Abbildung 8. Alte Hochbahnstrecke in der Nähe des Zentralparks und östliche Rampe der Brooklyn-Brücke in New-York.



che Gemeinschaftsbahnhöfe in den Vororten ausgeführt.

In eigenartiger Weise haben sich die Schnellbahnen in Chicago ausgebildet. Hier drängt sich, trotzdem der Ausdehnung Hindernisse nicht im Wege standen, die Ge-

¹⁾ Deutsche Bauzeitung, Jahrg. 1907, Seite 489.

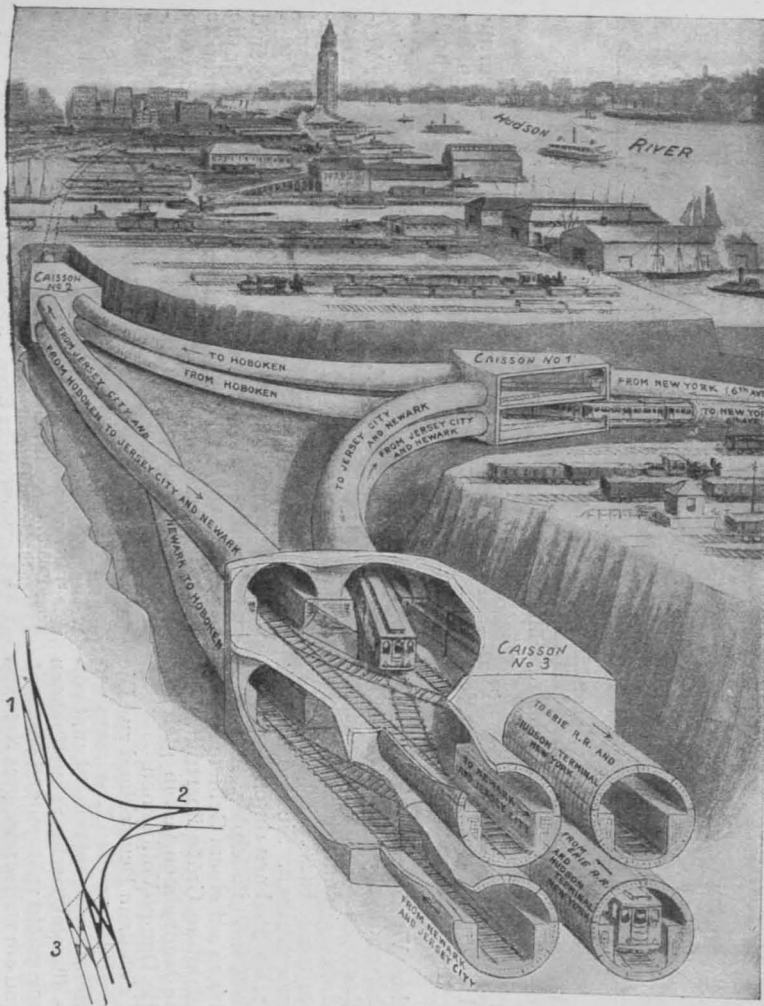


Abbildung 9. Gleisdreieck der Hudson- und Manhattan-Eisenbahn in New Jersey.

Abbildung 11 (rechts oben). Endbahnhof von Sullivan Square.

Abbildung 12 (rechts unten). Endbahnhof an der Dudley Street.

Beides Gemeinschafts-Bahnhöfe der Straßenbahn und der Schnellbahn in Boston. (Schnellbahn hochliegend, Straßenbahn mit Rampen auf gleiche Höhe im Bahnhof emporgeführt, sodaß unmittelbarer Uebergang möglich.)

Die Weltstädte und der elektrische Schnellbahnverkehr.

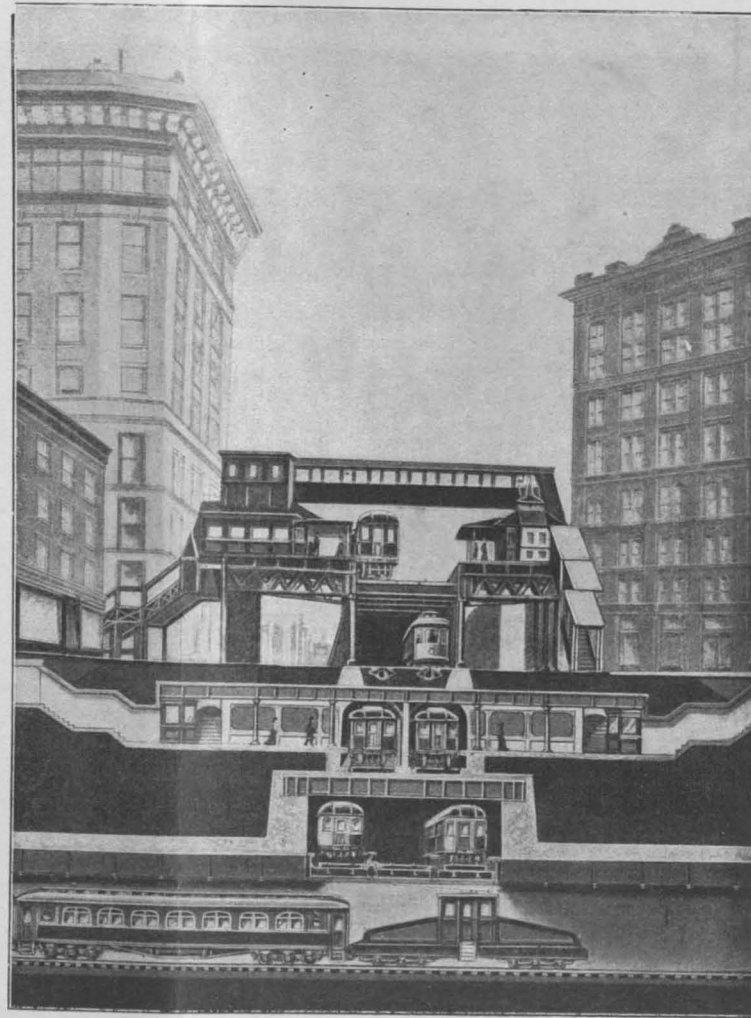
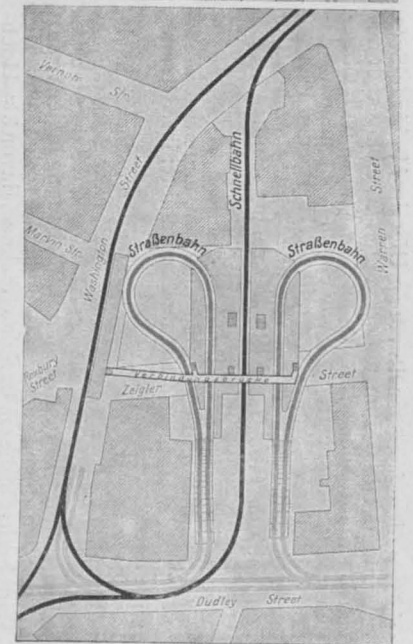
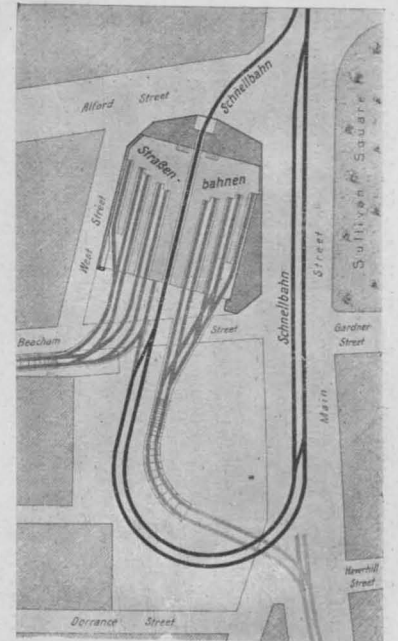


Abbildung 10. Fünf über einander liegende Verkehrswege in der 6. Avenue in New York.

(Zu oberst die Hochbahn, darunter in Straßenhöhe die elektrische Straßenbahn, darunter in zwei Geschossen die Gleise der Hudson- und Manhattan-Bahnen, und zwar oben die Lokal-, unten die Expres-Gleise. In tiefster Lage der Tunnel der Pennsylvanischen Eisenbahn.)

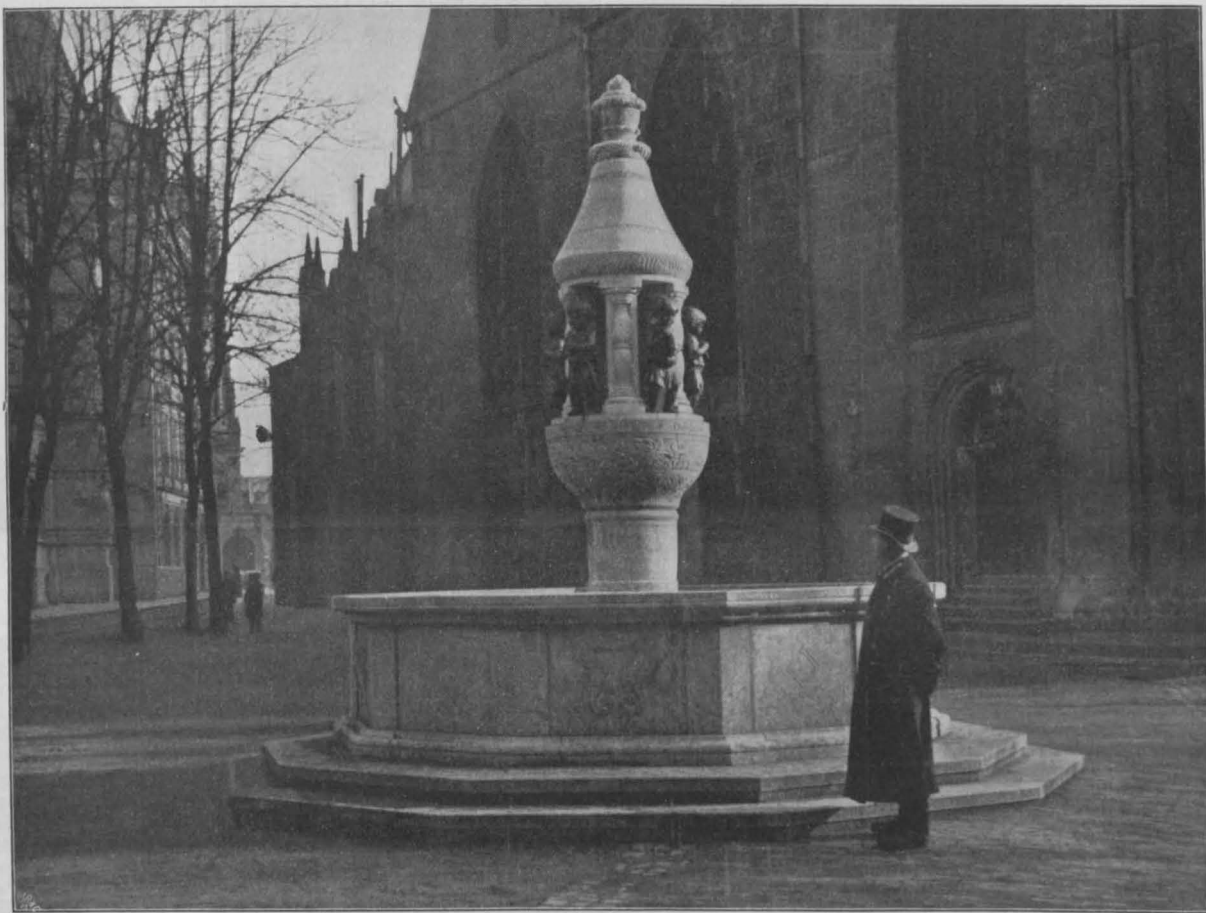


schäftsstadt auf engstem Raum am Ufer des Michigan-Sees zusammen. Die weiten, außerhalb der Geschäftsstadt liegenden Stadtflächen trennen sich in Wohn- und ausgedehnte Industriebezirke, die von einem zusammenhängenden Gürtel von durch Grünstreifen verbundenen Parkanlagen durchzogen werden. Von allen Seiten streben die Schnellbahnen der Geschäftsstadt zu und münden hier in einer Bahnschleife, die als ein weit auseinander gezogener gemeinschaftlicher Endbahnhof anzusehen ist. Die Schnellbahnen sind durchweg als Hochbahnen, und zwar, wie in New York, als reine Nutzbauten ausgeführt; ihre Gesamtlänge beträgt 72 km.

Die letzte der zu erwähnenden amerikanischen Schnellbahnstädte ist Philadelphia, nächst New York die bedeutendste Industriestadt des Landes, außerdem ausgezeichnet durch seine weiträumige Bebauung in den Wohnvierteln, in denen das Einfamilienhaus vorherrscht. Die Stadt besitzt bisher 12 km Schnellbahnen, davon 8 km Hochbahn, 4 km Untergrundbahn. Der Verfasser sagt von ihnen: „Sowohl bei der Hochbahn, als auch bei den Untergrundbahnen sind Konstruktionen gewählt, die an Sorgfalt alles

Straßenbahnen einen großen Teil der Verkehrsaufgaben übernehmen. Der Bebauungsplan der Stadt, dem es an breiten durchgehenden Straßenzügen fehlt, bietet der Durchführung von Hochbahnen Schwierigkeit, der hohe Grundwasserstand erschwert und verteuert die Anlage von Untergrundbahnen. Ueber die in Ausführung begriffenen, genehmigten und geplanten neuen Schnellbahnen haben wir im Vorjahr ausführlich berichtet.²⁾ Nach ihrer Fertigstellung wird Groß-Berlin ein Schnellbahnnetz von 76 km Länge besitzen. Alle bisherigen Ausführungen zeichnen sich durch ihre Gediegenheit aus. Elektrisiert ist ferner bereits die 9 km lange Vorortstrecke nach Gr. Lichterfelde und die Elektrisierung der Stadt- und Ringbahn ist seit längerem Gegenstand eingehender Erörterungen.

In Hamburg ist die 26 km lange Strecke Blankenese—Altona—Hamburg—Ohlsdorf vom preußischen Staat bereits elektrisiert, während die von Hamburg selbst erbaute Stadt- und Vorortbahn (jetzt als Hochbahn bezeichnet), eine die Vororte verbindende Ringlinie nebst Abzweigungen 1911 bezw. 1914 beendet werden soll. Auch hierüber haben wir schon früher berichtet.³⁾



Denkmalbrunnen auf dem Liebfrauen-Kirchhof in Bremen.
Architekt: Heinrich Jennen in Berlin; Bildhauer: Professor Hermann Hahn in München.
Das Moltke-Denkmal und der Markus-Brunnen in Bremen.

übertreffen, was bei anderen Unternehmungen Verwirklichung gefunden hat. Der Hochbahn hat insofern das Berliner System zum Vorbild gedient, als sie eine geschlossene Fahrbahn erhalten hat.“

Ehe er auf die deutschen Verhältnisse übergeht, bespricht Verfasser dann noch kurz die außerordentliche Entwicklung, welche in einzelnen Teilen Nord-Amerikas die elektrischen Städtebahnen gefunden haben, die neben den Dampf-Vollbahnen bereits ein neues Verkehrsnetz über große Landesgebiete gespannt haben. Sie sind z. T. mit den Endpunkten der Stadtschnellbahnen durch Umsteigebahnhöfe verbunden, wie z. B. in Philadelphia. Am ausgedehntesten sind diese Anlagen auf einem Gebiete südlich von Chicago, das Deutschland an Größe übertrifft. Hier sind die elektrischen Ueberlandbahnen fast in gleichem Umfang vorhanden, wie die Dampf-Vollbahnen.

Der Verfasser wendet sich dann Deutschland zu. Die Anlagen in Berlin dürfen wir bei unseren Lesern aus verschiedenen früheren Veröffentlichungen¹⁾ als bekannt voraussetzen. Das Bedürfnis für elektrische Schnellbahnen hat sich in Berlin verhältnismäßig spät geltend gemacht, da Stadt- und Ringbahn und ein weitverzweigtes Netz von

Ein Schnellbahnsystem eigener Art, das bisher an anderer Stelle noch keinen festen Fuß hat fassen können, besitzt Barmen-Elberfeld in seiner Schwebebahn.⁴⁾ Damit sind die bisher in Deutschland bestehenden Anlagen erschöpft.

Zum Schluß seiner Ausführungen behandelt der Verfasser schließlich die Fragen: „Welche Fortschritte hat das Schnellbahnwesen in der bisherigen Entwicklungszeit aufzuweisen, welche Erfahrungen sind auf technischem und wirtschaftlichem Gebiet gesammelt worden, welche Einwirkungen auf Handel und Wandel der Großstädte sind zu beobachten und welche Aussichten bieten sich für die Zukunft?“ Ueberraschend sind darnach die Fortschritte in der Bauweise und den Betriebseinrichtungen. Bei den Hochbahnen zunächst die primitiven häßlichen Eisengerüste wie in New York, jetzt Bauwerke, „die in ihren

¹⁾ Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. 1901 S. 505 und ff.; desgl. die Hochbauten. 1902 S. 265; desgl. Erweiterung nach dem Westen. 1906 S. 436 u. ff.

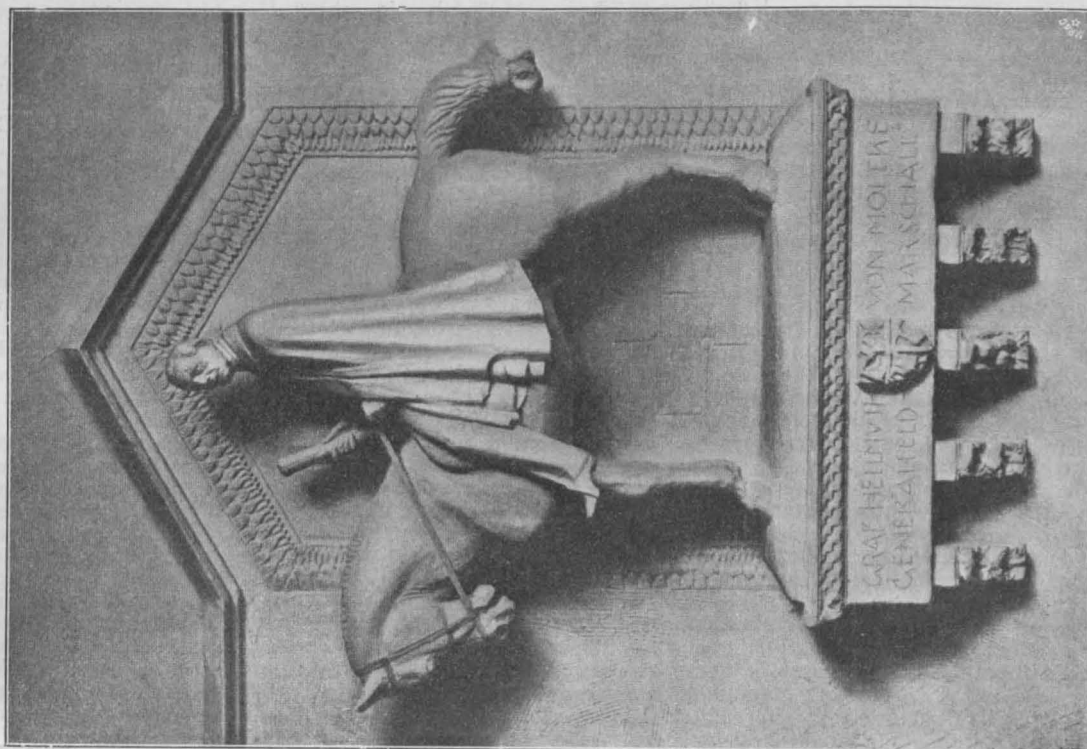
²⁾ Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. Jahrgang 1905 S. 558 u. ff.; desgl. 1909 S. 638 u. ff.

³⁾ Stadt- und Vorortbahnen in Hamburg. 1906 S. 76.

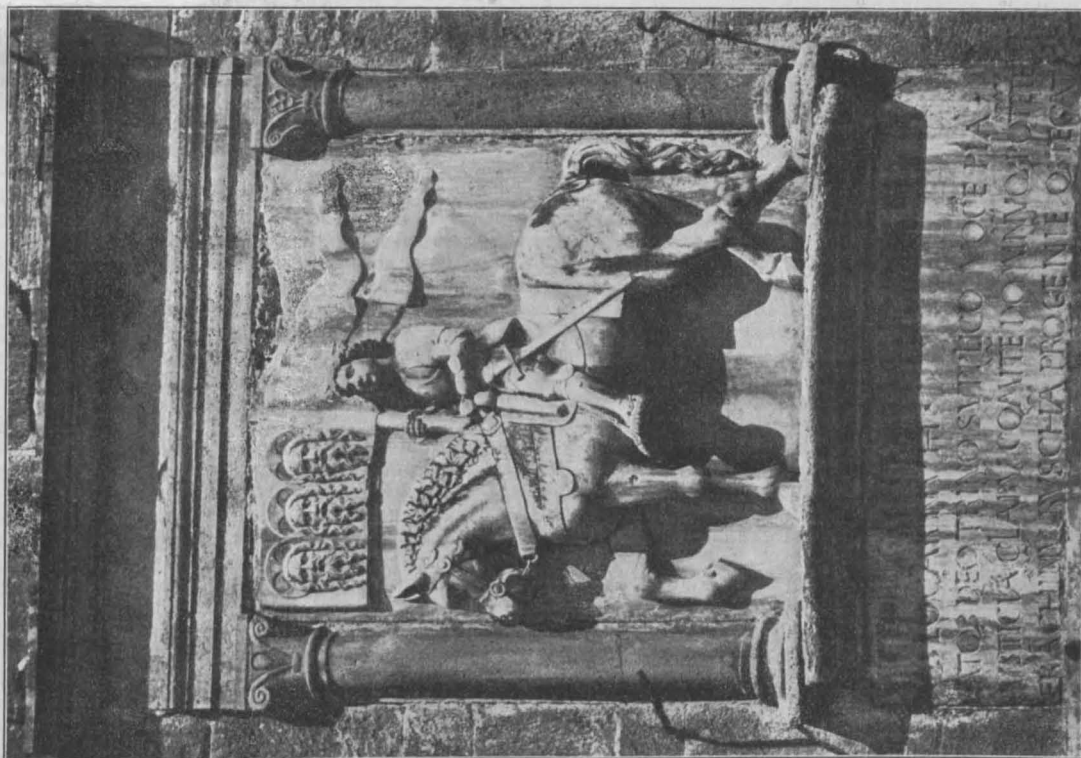
⁴⁾ Die Schwebbahn Elberfeld-Vohwinkel. Jahrgang 1900 S. 513.

ästhetischen Wirkungen, wie den praktischen, namentlich für die Geräuschdämpfung getroffenen Maßregeln alle berechtigten Ansprüche erfüllen, die an eine in Großstadt-Straßen betriebene Bahn gestellt werden können“; bei den Tief- und Unterpflasterbahnen große Vervollkommenung der Bauweise mit Schildvortrieb, der sich selbst in den schwierigsten Bodenarten bewährt hat, Einführung neuer Tunnelbauarten, Herstellung der Unterpflasterbahnen bei offenem Tagebau ohne größere Verkehrsstörungen

hohen Anlagekosten sind bisher etwa 3 Milliarden Mark aufgewendet worden, die zum überwiegenden Teil von Privatgesellschaften aufgebracht sind. (London, Chicago, Philadelphia haben jede stadtseitige finanzielle Unterstützung abgelehnt, in New York, Boston, Paris, Berlin usw. sind die Bauten z. T. durch die Stadt bzw. den Staat ausgeführt, Einrichtung und Betrieb dann Gesellschaften übergeben.) Man hat anfangs, ohne die Wirtschaftlichkeit näher zu prüfen, bzw. infolge falscher Voraussetzungen



Entwurf des Moltke-Denkmales für Bremen.
Bildhauer: Professor Hermann Hahn in München.



Relief von San Vittore in Muralto bei Locarno.
(Aus: "Schweizer Kunstkalender", 1907.)

Das Moltke-Denkmal und der Markus-Brunnen in Bremen.

und fast ohne Belästigung durch Geräusch und Erschütterungen; im Betriebe Steigerung der raschen Aufeinanderfolge der Züge durch geeignete Maßregeln (in London und New York bis 1,5, ja 1 Minute zeitweilig), Verringerung der Betriebsgefahren; bei der Stromversorgung z. T. Uebergang vom Gleichstrom zum einphasigen Wechselstrom. „Im Gegensatz zu den großen technischen Erfolgen sind die Ergebnisse der Schnellbahnen auf wirtschaftlichem Gebiet vielfach enttäuschend gewesen. Für die

selbst die bedeutendsten Anlagekosten nicht gescheut, das rächt sich jetzt. In London, New York, Chicago, Philadelphia sind durchweg die wirtschaftlichen Erfolge sehr ungünstige gewesen. Daher wird überall jetzt Vorsicht geübt, an neue Pläne garnicht oder nur mit Widerstreben herangetreten. Nur Paris und Berlin haben bisher eine angemessene Verzinsung ihrer Anlage erreicht, sodaß dort mehr Neigung zur weiteren Ausbildung des Schnellbahn-Netzes vorhanden ist.“

„Die Zukunft der Schnellbahn-Entwicklung ist daher in erster Linie eine Frage der Wirtschaftlichkeit.“ Wo nicht ganz besondere Verhältnisse vorliegen, wie bei Aufschließungsbahnen, deren Kosten durch die Erhöhung des Wertes des erschlossenen Baulandes getragen werden, müssen sich die Schnellbahn-Unternehmungen selbst erhalten können, den Bau- und Betriebskosten müssen gleichwertige Einnahmen gegenüberstehen. Für letztere sind bestimmend die Höhe des Verkehrs und die Fahrpreise. Diese sind meist, will man den Verkehr nicht abschrecken, in engen Grenzen festgelegt, sodaß die Stärke des Verkehrs ausschlaggebend ist. Es folgt hieraus das wirtschaftliche Gesetz, „daß für die aus den Einnahmen zu verzinsenden Anlagekosten der Bahn die Höhe des zu erwartenden Verkehrs entscheidend sein muß. Man wird also die teuerste Form der Schnellbahnen, die Untergrundbahn mit wirtschaftlichem Erfolg nur bei dichtestem Verkehr in Anwendung bringen dürfen, bei mäßigem Verkehr aber weniger kostspielige Ausführungen wählen müssen,

also Hochbahnen und Schwebebahnen und in Außenbezirken Einschnittbahnen und Dammbahnen“.

Was schließlich die Wirkung des Schnellbahn-Betriebes auf die Stadtentwicklung und die Wohlfahrt der Bewohner betrifft, so ist ihre Hauptwirkung die der Dezentralisation, der Erleichterung der Trennung von Wohn- und Geschäftsstadt. „Durch die schnelle und bequeme Beförderung haben aber auch Handel und Wandel infolge leichteren persönlichen Verkehrs außerdem neue Impulse erhalten.“ Das gilt für Berlin, in noch höherem Maße aber für die Weltstädte mit noch größeren Innen-Entfernungen wie New York, London und auch Paris. Deshalb rühren sich jetzt auch andere Städte wie Wien, Mailand, verschiedene Städte Nord-Amerikas und Buenos Aires in Süd-Amerika, um sich diese Vorteile durch Schnellbahnen zu verschaffen. Werden die wirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht zu sehr außer acht gelassen, so liegt für die Ausdehnung des Schnellbahnbetriebes nach dem Verfasser noch ein weites Gebiet offen. —

Reichs-Zuwachssteuergesetz. (Schluß aus No. 36.)

Zu § 20.

Wir bitten zugunsten des Baugewerbes eine Ausnahme zu bestimmen und von denjenigen Personen oder Gesellschaften, welche zur Ausübung ihrer baugewerblichen Tätigkeit Grundstücke erwerben, bebauen und weiter veräußern, nur 3% des Steuerbetrages als Zuschlag für jedes Jahr der kürzeren Besitzdauer (als 30 Jahre) zu erheben“.

Der § 20 trifft die gewerblichen Bauunternehmer außerordentlich hart. Man hätte wohl erwarten können, daß diejenigen Kreise, deren geschäftliche Tätigkeit darin besteht, Häuser zum Weiterverkauf zu errichten, bei der Wertzuwachssteuer eine besondere Schonung erfahren würden. Der Theorie nach hat der Entwurf die Besteuerung des unverdienten Wertzuwachses zum Prinzip. Niemand wird behaupten wollen, daß die durch die produktive Tätigkeit von Gewerbetreibenden erzielten Gewinne unverdient sind. Durch die in Aussicht genommenen Zuschläge für eine kurze Besitzdauer wird aber gerade das Baugewerbe weit erheblicher zur Steuer herangezogen, als andere Kreise, von denen man mit mehr Recht behaupten könnte, daß ihre Gewinne ohne eigenes Verdienst erfolgten. Ein Baugeschäft, welches eine Baustelle erwirbt und sie bebaut, hat natürlich das Bestreben, sobald als möglich einen Käufer zu finden und wird daher fast regelmäßig mit den erheblichen Zuschlägen für die kurze Besitzdauer belastet werden. Es ist dies um so ungerechter, als die Verluste, welche gerade in diesem Gewerbebetrieb nicht zu den Seltenheiten gehören, nicht im geringsten berücksichtigt werden dürfen und weil das Baugewerbe anerkanntermaßen einen außerordentlich bedeutsamen Faktor für die Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses darstellt und seine Wirksamkeit für die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen nur von Vorteil ist. Wenn der Entwurf Gesetzeskraft erhielte, würde gerade der gewerbliche Mittelstand unter dieser Steuer außerordentlich zu leiden haben, die nach ihren Prinzipien eigentlich überhaupt keine Anwendung auf ihn finden dürfte.

Zu § 21.

„Wir bitten den Absatz 2 zu streichen.“

Da der solide Bauunternehmer ein neues Unternehmen erst wieder zu beginnen pflegt, wenn er ein fertiges Haus zu verkaufen Gelegenheit hatte, so muß es im besonderen die Aufgabe des Gesetzgebers sein, Bestimmungen zu vermeiden, welche den Verkauf übermäßig erschweren. Diese Erschwerung des Grundstückverkehrs erblicken wir in den Bestimmungen des § 21 Absatz 2.

Für eine so außerordentlich harte und den Grundstücksverkehr lähmende Bestimmung liegt jedenfalls kein Grund vor. Die bisher in Kraft getretenen kommunalen Wertzuwachssteuer-Ordnungen enthalten eine dem Absatz 2 des § 21 analoge Bestimmung nicht. Wir glauben, daß aus dieser Unterlassung den Gemeinden erhebliche wirtschaftliche Nachteile bisher nicht erwachsen sind. Die Gemeinden haben bei Entrichtung fällig werdender Wertzuwachsbeträge den Zahlungspflichtigen gegenüber vielfach ein Entgegenkommen gezeigt, indem sie sich bereit erklärten, die Wertzuwachssteuer dem Schuldner gegen Verzinsung zu stunden und in eine ratenweise Tilgung derselben willigten. Die Berechtigung eines derartigen Entgegenkommens ist auch in den Verhältnissen begründet. Der Grundstücksverkauf vollzieht sich doch nicht etwa derart, daß der Verkäufer den Kaufpreis vom Käufer bar bezahlt bekommt? In vielen Fällen beträgt die Anzahlung beim Kauf eines Bauplatzes nur 5% des Kaufpreises; bebaute Grundstücke werden in der überwiegend größten Zahl der

Verkäufe mit 10% des Kaufpreises erworben. Der größere Teil des dem Verkäufer nach Abzug seiner Schuldhypotheken verbleibenden Guthabens, von dem ein Teil als Zuwachssteuerpflichtiger Gewinn in Betracht kommt, wird dem Käufer hypothekarisch gestundet. Aus der dem Verkäufer zufließenden baren Anzahlung hat er zunächst in den meisten Fällen die Maklergebühr zu zahlen, und er verwendet die bare Anzahlung teils zur Begleichung etwa noch bestehender Handwerker-Verpflichtungen, teils zum Erwerb eines anderen Bauplatzes für spätere Bebauung.

Wenn hier der Gesetzgeber mit rauher Hand eingreift und für die Zuwachssteuer, deren Höhe in den meisten Fällen streitig sein wird, Sicherheit fordert, so behindert er den Gewerbetreibenden in der Ausübung seiner geschäftlichen Tätigkeit. Eine so rigorose Bestimmung muß unbedingt wertmindernd wirken; denn wenn der Unternehmer einen Neuerwerb in Aussicht nehmen soll, so muß er darauf sehen, eine weit höhere Anzahlung bei dem Verkauf des Grundstückes zu erhalten, als bisher bedungen wurde. Je schwerer die Kaufbedingungen des Grundstückes, um so kleiner der Kreis der Kauflustigen. Und die naturgemäße Folge: eine Herabminderung des Gewinnes und zuletzt ein geringeres Steueraufkommen für das Reich. Die Umsätze werden sich hierdurch erheblich verlangsamen und wenn vielleicht durch Absatz 2 des § 21 die Sicherheit geboten ist, daß der Fiskus einer Wertzuwachssteuer bei eintretender Zahlungsunfähigkeit des Verkäufers nicht verlustig gehen kann, so wird der Ausfall vieler Umsätze einen Rückgang der Umsatzsteuern im Gefolge haben.

Zu § 53.

„Wir bitten zu bestimmen, daß die Zinsen in voller Höhe dem Erwerbspreise zugerechnet werden können.“

Bei der Begründung des Entwurfes wird von der Annahme ausgegangen, daß „durch die Möglichkeit, zu dem Erwerbspreise unbebauter Grundstücke Zinsen anrechnen zu können, die Zurückhaltung baureifen Geländes gefördert und in ungerechtem und wirtschaftspolitisch unerwünschtem Maße solche Grundstückseigentümer begünstigt werden würden, die kapitalkräftig genug sind, um zum mindesten zeitweilig auf die Verwendung eines Teiles des Zinsertragnisses verzichten zu können“.

Diese Annahme ist durchaus irrtümlich und nach unserer Auffassung würde es wirtschaftlich der größte Fehler sein, die Anrechnung von Zinsen für unzulässig zu erklären, denn es wäre zu gewärtigen, daß die Bautätigkeit in vielen Fällen einsetzen würde, wo noch gar kein Bedürfnis für Wohnungen vorhanden ist. Das Leerbleiben der fertigen Häuser würde den Ruin vieler Bauunternehmer zur Folge haben und die Bauhandwerker hätten enorme Verluste aus Bauforderungen zu gewärtigen.

Zudem läßt der Entwurf diejenigen Fälle ganz unberücksichtigt, wo der Eigentümer unbebauter Grundstücke überhaupt nicht die Möglichkeit hat, seinen Grundbesitz durch Bebauung nutzbar zu machen, weil die Bedingungen, welche die Gemeinden hinsichtlich der Straßenregulierung usw. stellen, vielfach noch nicht erfüllt sind. Die Begründung stützt sich auf Ausnahmefälle, ohne auf die Bedürfnisse der Allgemeinheit in genügender Weise Rücksicht zu nehmen.

Zu § 56.

„Wir bitten, mit dem Inkrafttreten des Zuwachssteuergesetzes, demgemäß § 90 des Reichsstempelgesetzes zu erhebenden Zuschlag zu der in Tarif No. 11 vorgesehenen Abgabe wegzufallen zu lassen, besonders aber von einer Ver-

längerung der Geltungsfrist bis zum 1. Juli 1914 Abstand zu nehmen. Eventuell bitten wir die Möglichkeit zu geben, daß der Zuschlag des Reichsstempelgesetzes auf die Zuwachssteuer in vollem Umfang angerechnet werden kann.“

Der Gesetzentwurf sieht in § 56 vor, daß die Reichs-Umsatzsteuer bis auf weiteres von $\frac{1}{3}\%$ auf $\frac{2}{3}\%$ erhöht werden solle, eine erneute, den Grundstücksverkehr erschwerende Belastung. Diese Bestimmung ist nicht in Einklang zu bringen mit den Erklärungen der Regierungs-Vertreter gelegentlich der Beratung der Finanzreform, denn dort ist feierlich versichert worden, daß die Umsatzsteuer nur $\frac{1}{3}\%$ betragen solle und daß das zweite Drittel als fingierte Wertzuwachssteuer nur solange zur Erhebung kommen solle, bis die Zuwachssteuer eingeführt sei. —

Vereine.

Von der ersten Tagung der höheren technischen Baupolizeibeamten in Berlin 1910. Die erste Tagung der höh. techn. Baupolizeibeamten am 23. Febr. im Architektenhaus zu Berlin war von etwa 100 Herren aus allen Teilen Deutschlands besucht; auch das österreichische Bautenministerium, sowie der „Oesterr. Ing.- u. Arch.-Verein“, der „Deutsche Betonverein“, der „Stahlwerksverband A.-G.“ und die namhafte Fachpresse hatten Vertreter entsandt. Nachdem das älteste Ausschußmitglied, Brt. Schneider aus München, die Versammelten begrüßt hatte, erstattete Dr.-Ing. Sachs aus Dortmund einen kurzen Bericht über die Vorarbeiten und die Zwecke der Tagung, unter welchen er als besonders wichtig hervorhob die Aufrechterhaltung eines guten Einvernehmens zwischen Baubehörden und dem bauenden Publikum. Er dankte der Fachpresse für ihre Mitwirkung an dem Zustandekommen der Tagung. Alsdann hielt Privatdozent Dr.-Ing. Probst aus Berlin seinen Vortrag über die „Handhabung der preußischen ministeriellen Eisenbeton-Bestimmungen durch die Baupolizei unter Berücksichtigung der neueren Versuche“. Aus seinen Ausführungen heben wir hervor, daß die Berechnung kontinuierlicher Platten nach den für kontin. Balken geltenden Regeln leider noch nicht überall behördlich gestattet wird, ferner daß die Berechnung der Schub- und Haftspannungen nach den ministeriellen Bestimmungen von 1907 auf Grund der seitherigen Forschungen nicht mehr haltbar ist. Redner verlangt weiter Ausführung einer sachgemäßen behördlichen Baukontrolle.

Eine eingehende Aussprache, an welcher sich die Hrn. Prof. S. Müller aus Berlin, Ob.-Brt. Dr. von Emperger aus Wien, Dr.-Ing. Sachs aus Dortmund, Brt. Dr.-Ing. Koenen aus Berlin beteiligten, zeigte eine fast allgemeine Uebereinstimmung der Versammlung mit dem Redner. Bestimmte Beschlüsse über die Handhabung, wie sie Sachs aus Dortmund herbeiführen wollte, wurden jedoch nicht gefaßt; auf Antrag der Bauräte Bürstenbinder aus Hamburg und Marcuse aus Berlin kam man überein, diese Fragen durch Sonderausschüsse vorarbeiten und auf der nächsten Tagung erledigen zu lassen.

Hierauf wurden als weiterer Punkt der Tagesordnung verschiedene seitens der Baupolizeibeamten angeregte Fragen aus dem Eisenbetonbau besprochen. Man stimmte hier darin überein, daß es nicht angängig sei, solche Berechnungen von Platten grundsätzlich zurückzuweisen, welche nach den für kontinuierliche Träger geltenden Regeln aufgestellt sind; ferner, daß die in den ministeriellen Bestimmungen angegebene Formel zur Berechnung

kreuzweise bewehrter Platten, $\frac{p l^2}{12}$, einer Revision bedarf.

Zu letzterem Punkt meinte u. a. Sachs aus Dortmund, daß die Bestimmungen die genannte Formel zwar zulassen, aber nicht unbedingt fordern, sodaß auch mit günstigeren Formeln gerechnet werden könne, ohne die Bestimmungen zu verletzen. Bauinsp. Dr. Friedrich aus Berlin ist hierin anderer Ansicht und empfiehlt eine Anregung sämtlicher Baupolizeiämter zur Abänderung der betr. Bestimmung. Die Bearbeitung dieses Gegenstandes durch einen Sonder-Ausschuß zur Beschlußfassung auf der nächsten Tagung wird gutgeheißen. Aus den weiteren Besprechungen zu diesem Punkt ist hervorzuheben, daß die Verwendung von Eisenbetonstützen in Brandmauern für zulässig gehalten wird, daß für die Stärke der Ausmauerung von Eisenbeton-Fachwerk besondere Vorschriften nicht erforderlich sind, endlich daß die Koenen'sche Voutendecke hinsichtlich der in Rechnung zu setzenden Einspannung eine Sonderstellung nicht beanspruchen kann, eine Auffassung, welcher der anwesende Erfinder selbst zustimmt.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung lagen etwa 20 verschiedene Wünsche seitens der Mitglieder des „Deutschen Betonvereins“ vor. Da die gründliche Erledigung wegen

Durch die so vielfachen unserer Auffassung nach ungerechten Bestimmungen des Gesetzentwurfes besorgen wir eine erhebliche Schädigung des Baugewerbes. Denjenigen Kreisen, welche bisher gewerbsmäßig zum Zwecke des Weiterverkaufes Häuser errichtet haben, wird die Ausübung ihrer Tätigkeit sehr erschwert, da der Verkauf der fertigen Häuser sich jedenfalls schwieriger gestalten wird. Die Folge hiervon wird sein, daß das Großkapital die Anfertigung von Wohngrundstücken in großem Umfange betreiben wird und daß hierbei der baugewerbliche Mittelstand ausgeschaltet wird. Wir bitten daher dringend, dem Gesetzentwurf eine Fassung zu geben, welche die schwersten Schäden für das Baugewerbe beseitigt.

Der Vorstand:

I. A.: Heuer. Fiedler. Schröter.

der inzwischen vorgerückten Zeit unmöglich ist, wird die Bearbeitung auch dieses Punktes durch einen Sonder-Ausschuß beschlossen.

Alsdann hielt Hr. Stadtbrt. Steinberger aus Darmstadt sein Referat über „Flechtwerks-Einlagen als Zugbewehrung bei Eisenbeton-Konstruktionen“. Die Ansichten des Redners sowie die von ihm abweichenden des Dr. Sachs sind unseren Lesern aus den Darlegungen der beiden Herren in den „Mitteilungen über Zement, Beton und Eisenbeton“ Jahrg. 1909, S. 106 und 1910 S. 10 bekannt.

Die hierauf von Baukommissar Bulnheim aus Dresden gemachten Ausführungen über die Belastungsannahmen im Hochbau und ihr Vergleich mit den tatsächlichen Lasten fordern eine Revision der nach Ansicht des Redners nicht mehr zeitgemäßen Bestimmungen. Diese Forderung findet, wie Brt. Marcuse mitteilte, ihre teilweise Erledigung durch die gerade am Verhandlungstage veröffentlichte vollständige Neuordnung der betr. Bestimmungen in Preußen.

Bauinsp. Scharff aus Hamburg erörtert alsdann das sehr aktuelle Thema von der Knickfestigkeit gedrückter Eisenstäbe. Mit Hilfe eingehender zeichnerischer Darstellungen bespricht er die verschiedenen Knickformeln und kommt u. a. zu dem Ergebnis, daß die Verwendung der Tetmajer'schen Formeln denen von Euler vorzuziehen sei. *)

Auf Anregung von Reg.-Bmstr. Bollert aus Crefeld kommt es endlich noch zu einer kurzen Debatte über die Standfestigkeit der Vorderfronten solcher Gebäude, welche im Erdgeschoß ganz oder teilweise auf Eisensäulen stehen. Als unbedingt erforderlich wird hier bezeichnet, daß jedes Gebäude für sich auch gegen seitliche Schubkräfte standfest sein muß, ohne sich auf die Nachbargebäude zu verlassen, ein Grundsatz, gegen den in der Praxis oft gefehlt wird.

Die weiteren fachlichen Punkte der Tagesordnung werden für die nächste Tagung zurückgestellt.

Außer den fachlichen Beratungen wurde noch die Gründung einer Vereinigung beschlossen, welche den bisherigen vorläufigen Ausschuß, bestehend aus den Herren Brtn. Max Schneider aus München, Deditius aus Lübeck, Bauinsp. Scharff aus Hamburg, Ob.-Ing. Dr.-Ing. Sachs aus Dortmund, wiederwählte. Dieser Zusammenschluß der höheren technischen Baupolizeibeamten ist zu begrüßen und nach den Anschauungen, die in den Verhandlungen der ersten Versammlung zu Tage traten, darferhofft werden, daß sich daraus ein für beide Teile angenehmes Verhältnis zwischen Baupolizei und Publikum entwickeln und eine Förderung der gesunden deutschen Bauindustrie erwachsen möge. —

x.

Württembergischer Verein für Baukunde. Am 5. Dezember vorigen Jahres fand sich der Verein zur Besichtigung des Neubaus der Ersten Kammer in Stuttgart zusammen. Die Erschienenen wurden in der Eingangshalle von den Erbauern Lambert und Stahl begrüßt. Im Aeußeren stellt das Gebäude ein massiges Eckhaus dar, das an der Kreuzung der Linden- und der Calwer-Straße über quadratischem Grundriß sich erhebt und mit den stehengebliebenen Bauten des Blockes, dem im Jahr 1580 erbauten altherwürdigen Städtchen und dem früheren Steuergebäude durch niedriger gehaltene Zwischenbauten, welche die Treppen enthalten, verbunden ist. Es wird dadurch erreicht, daß das Gebäude sich scharf von den beiden benachbarten abhebt, was um so angebrachter ist, als es die in der Umgebung sonst nicht vertretene französische Stilart des 17. Jahrhunderts nachahmt. Ueber dem stark ausgebildeten Sockelgeschoß, das breite Korbogfenster enthält, folgen zwei Obergeschosse, die an jeder Straßenseite fünf Fenster aufweisen und durch profilierte Lisenen

*) Die Ausführungen des Redners werden demnächst in der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlicht werden. —

mit zwischenliegenden vertieften Feldern gegliedert sind. Die Ecke vorn an der Straßenkreuzung ist abgerundet und verleiht damit dem Ganzen einen weichen Ton. Während die Korbbofenfenster des Untergeschosses kräftige Schlußsteine zeigen, die mit Bestandteilen des alten württembergischen Wappens geschmückt sind, haben die Fenster der Obergeschosse keine Einfassungen, sondern werden nur durch die Schattenwirkung der stark ausgerundeten Fensterbänke hervorgehoben. Der Dachaufbau stellt sich als gewaltige vierseitige Pyramide dar und ist im Mansardstil gehalten; das Dachgesims springt stark über die Außenmauern vor und ist an seiner Unterfläche kassettiert. Zur Belebung der Dachfläche dienen zwei große dreieckige Aufbauten, die in ihren dreieckigen Giebfeldern mit einem Kopfbild des Königs bzw. dem württembergischen Wappen geziert sind. Darüber folgen die Lüftungsöffnungen, die mit hübsch geschwungener Trauflinie an die Dachfläche anschließen; außerdem sind noch zwei reich ausgebildete Kamine angeordnet. Der im Zwischenbau untergebrachte Haupteingang für die Abgeordneten zeigt vier hohe Säulen mit krönendem Gesims, während der zur Diensttreppe führende Nebeneingang in der Calwer-Straße einfacher ausgebildet ist.

Betritt man das Innere durch den Haupteingang, so gelangt man zunächst in eine Vorhalle, die mit Marmorboden, goldgefugten Hausteinvänden und reichgehaltener Decke geschmückt ist; daran schließen sich Bureau-Räumlichkeiten an. Die nach dem ersten Stockwerk führende Treppe ist eine reich gehaltene massive Steintreppe mit voller Brüstung. Der Aufgang wird unten durch den württembergischen Löwen bewacht, während am oberen Ende der Treppe sich das andere Wappentier gelagert hat, ein prächtiger Hirsch mit Bronzegeweih. Beide Figuren sind gelungene Steinmetzarbeiten von dem aus Württemberg stammenden und in München lebenden Bildhauer Willy Zügel. Im ersten Obergeschoß findet sich das vornehm ausgestattete, mit graugebeizter Holzverkleidung versehene und mit den Bildnissen der württembergischen Könige geschmückte Präsidentenzimmer; im Vorzimmer dazu findet sich ein großes Wandbild mit den Mitgliedern der Kammer der Standesherren aus dem Jahr 1904; außerdem sind auf diesem Stockwerk noch verschiedene Kanzleien untergebracht. Der Hauptraum aber wird von dem großen Sitzungs-Saal samt Vorzimmer der Abgeordneten eingenommen. Letzterer Raum hat eine prächtige Ausstattung durch Mahagoni-Wandverkleidung mit künstlerischer Einlegearbeit, durch Tische mit Marmorplatten sowie durch Sessel und Ruhebänke mit grauem Lederbezug erhalten. Das Hauptstück jedoch bildet ein in gelb geadertem dunklem Marmor und kunstvoll getriebener Bronze ausgeführter Kamin, der auf beiden Seiten Wappenfelder mit den drei Hirschstangen bzw. Löwen enthält. Der anschließende Sitzungs-Saal macht mit seiner graubraunen Holzvertäfelung und den im gleichen Ton gehaltenen Möbeln einen der Bedeutung des Ortes entsprechenden ersten Eindruck. Der erhöhte Platz des Präsidiums ist nach dem Saal zu abgeschränkt und enthält den Ministertisch sowie dahinter die Plätze des Präsidenten und der Vize-Präsidenten. Die Sitze steigen in fünf Reihen hintereinander an, sind durch zwei Gänge getrennt und bestehen aus breiten Tischen mit bequemen Ledersesseln. Darüber nimmt drei Seiten des Saales die Galerie in Anspruch, die in der Mitte den Zuschauern, rechts den Diplomaten, links den Berichterstatern dient. Die Decke ist in Eisenbeton gehalten und wird durch zwei mächtige Unterzüge in drei Felder eingeteilt, deren mittleres als Oberlicht ausgebildet ist und zugleich zur Befestigung von vier prächtigen Kronleuchtern dient. An der Wand hinter dem Präsidium werden die beiden Deckenunterzüge von je zwei mächtigen Säulen aus grünlichem Cipolino-Marmor gestützt; zwischen diesen befindet sich ein großes, von Prof. Pleuer ausgeführtes Wandgemälde, das die Stammburg des württembergischen Königs Hauses und einen Blick von dort ins Neckartal hinunter darstellt. Rechts und links von diesem Gemälde sind künstlerische Reliefs des württembergischen Königs-Paares von Bildhauer v. Hugo der Wand eingefügt. Im zweiten Stockwerk des Hauses befinden sich die Zimmer der Referenten, der Stenographen, ein geräumiges Kommissionszimmer sowie ein Schreibzimmer für die Presse, während im Dachgeschoß zwei Aufwärterwohnungen untergebracht sind.

Das alte Gebäude, das von dem Neubau aus durch den oben genannten Zwischenbau erreicht wird, aber für den Fall eines Brandes durch einen eisernen Rolladen abgeschlossen werden kann, wurde durch Umbauten im Treppenhaus und den Gängen etwas modernisiert. Weiter ist der alte Sitzungs-Saal durch eine Zwischenwand halbiert worden, um künftig teils Kommissionszwecken zu dienen, teils als Fraktionszimmer für die Zweite Kammer

Verwendung zu finden. Endlich wurde hier noch ein freundliches, in Kirschbaum-Ausstattung gehaltenes Lesezimmer nebst anschließenden neuzeitlichen Wasch- und Abort-Räumlichkeiten eingerichtet.

Nach Schluß der Besichtigung gab der Vorsitzende, Brt. Kräutle, der hohen Befriedigung aller Teilnehmer über das Gesehene Ausdruck und beglückwünschte die Erbauer zu ihrem schönen Werk. —

W.

Münchener (oberbayer.) Architekten- und Ingenieur-Verein. Am 20. Januar erörterte der kgl. Bauamtsassessor Krieger „die modernen Wehranlagen“ an der Hand von zahlreichen Lichtbildern und Plänen in ebenso interessanter wie lehrreicher Weise. —

Der 3. Feb. 1910 brachte Emanuel v. Seidls treffliche Ausführungen über die nach seinen Entwürfen für die „Weltausstellung in Brüssel 1910“ entstehenden Bauten der deutschen Abteilung. Seiner Anregung ist es zuzuschreiben, daß diese als ein in sich geschlossenes Ganze durchgeführt werden konnten. 30000 qm der zugewiesenen Fläche sind überbaut. Langgestreckte Hallen in Eisenkonstruktion bis zu 50 m Spannweite, eine in gebogenem Holz mit 43 m Spannung liegen nebeneinander in ähnlicher einfacher Durchbildung, wie die auf der Münchener Theresienhöhe. Um an deren Stirnseite jedoch die Horizontallinie wirksam zu betonen, ist ihnen hier eine Querhalle mit den Zugängen vorgelegt. Dadurch ist zugleich die imposante Vertikalwirkung des anschließenden deutschen Repräsentationshauses, dessen Turm über der Vierung bis zu 43 m emporsteigt, als Dominante der Gesamtgruppe gesichert. Von diesem Haus leitet ein Verbindungsgang, der mit einem großen Torbogen eine Tram-bahnlinie überspannt, zu dem hübschen, vornehmen Wein-Restaurant hinüber. Inmitten von gärtnerischen Anlagen steht das gemütliche Restaurant der vereinigten Münchener Brauereien. Pläne, Lichtbilder und Modelle vermittelten einen lebendigen Gesamteindruck der Ausführungen. —

J. K.

Diplom-Ingenieur und Techniker-Kammern. Bekanntlich hat der Staatssekretär des Reichsamtes des Inneren anlässlich der Einbringung des Arbeitskammergesetzes im Reichstag die Schaffung von sogenannten Techniker-Kammern in Aussicht gestellt. Der „Verband Deutscher Diplom-Ingenieure“ als Standesvertretung der Absolventen der Technischen Hochschulen hat nun an den Herrn Staatssekretär eine Eingabe gelangen lassen, in der gebeten wird, von einer Einbeziehung der Diplom-Ingenieure in diese Kammern absehen zu wollen. Die ablehnende Stellung wird damit begründet, daß zwischen den Diplom-Ingenieuren und der großen Zahl der nicht akademisch gebildeten Techniker und niederen Betriebs-Beamten irgendwelche gemeinsamen Interessen von Bedeutung nicht bestehen und daß bei der relativ geringen Zahl der Akademiker in einer solchen Kammer für die Diplom-Ingenieure Ersprießliches nicht erwartet werden könne. Die Diplom-Ingenieure verlangen deshalb, daß die öffentlich rechtliche Organisation der Diplom-Ingenieure nur in der Form gefunden werden kann, die auch den anderen akademisch gebildeten Ständen gewährt worden ist, nämlich in der Errichtung von Diplom-Ingenieur-Kammern, die in analoger Weise wie die Aerzte- oder Apotheker-Kammern bzw. die demnächst zu erwartenden Tierärzte-Kammern zu errichten wären. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Grundrissen für den Neubau einer Oberrealschule in Mülhausen i. Els. wird vom Bürgermeister mit Frist zum 31. August d. J. für die in Elsaß-Lothringen ansässigen Architekten ausgeschrieben. Drei Preise von 1500, 1000 und 700 M. In dem neungliedrigen Preisgericht befinden sich als Vertreter des Bau-faches nur die Hrn. Reg.-Bmstr. Dr. Fiedler in Colmar, Beigeordneter Arch. Louvat in Mülhausen und Stadtbrt. Trumm daselbst. Unterlagen gegen 1 M. durch das Bürgermeisteramt. —

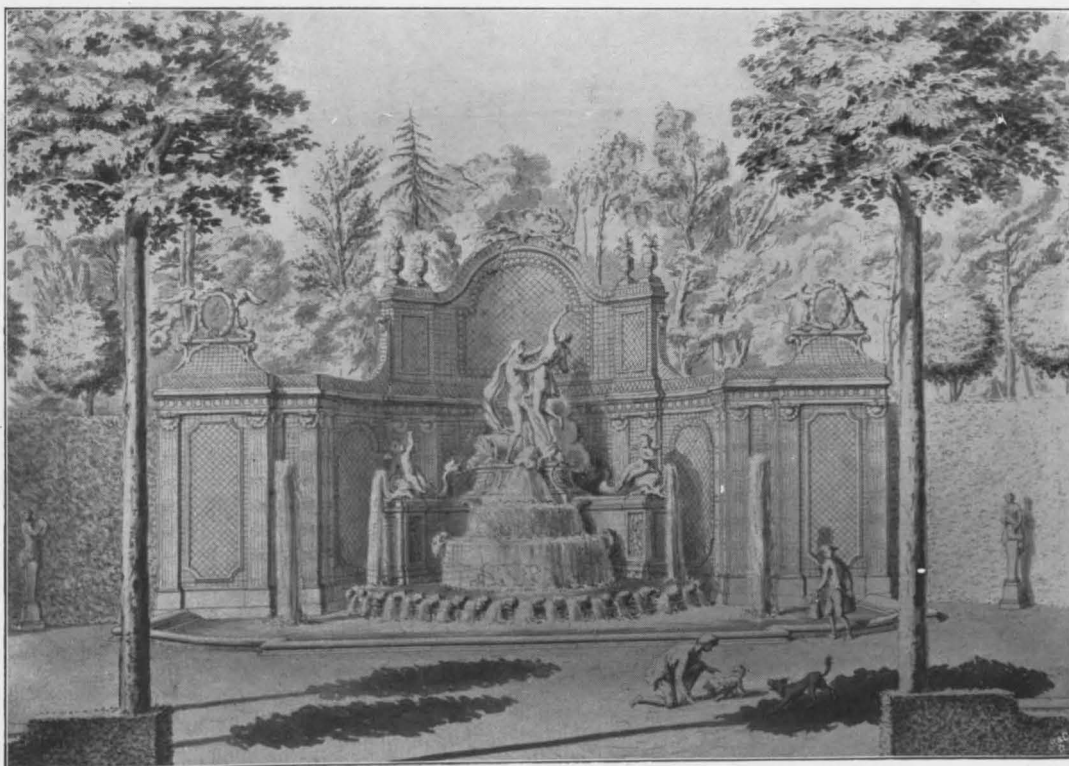
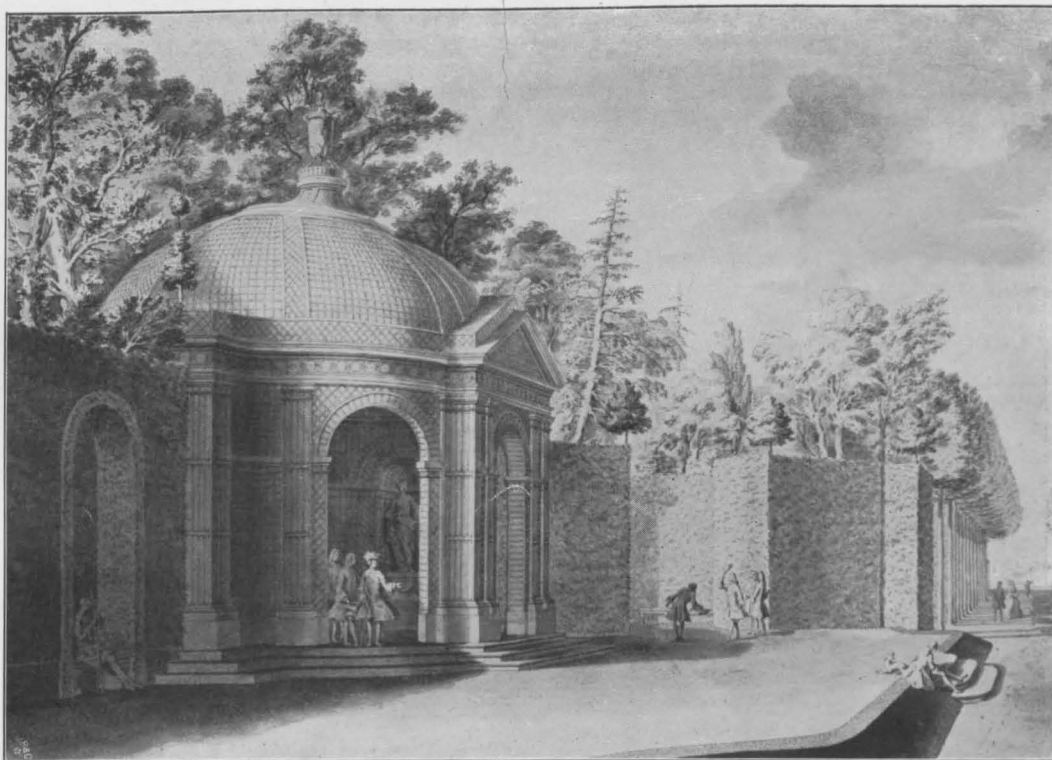
Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für Fassaden für ein ländliches Pfarrhaus in Döbern-Niederlausitz erläßt der Pastor zum 1. Juni 1910 unter Verheißung dreier Preise von 150, 100 und 50 M. —

Wettbewerb Turnhalle Buchholz. Verfasser des angekauften Entwurfes „Vermittlung zweier Gegensätze“ sind die Hrn. J. A. Bohlig und Karl Dietrich in Dresden. —

Inhalt: Das Moltke-Denkmal und der Markus-Brunnen in Bremen. — Die Weltstädte und der elektrische Schnellbahnverkehr (Schluß). — Reichs-Zuwachssteuergesetz (Schluß). — Vereine. — Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Das Moltke-Denkmal in Bremen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ÄCHSISCHE GARTENKUNST.
 VON ARCHITEKT DR.-ING.
 HUGO KOCH. * GROTTEN-
 UND GITTER-BAUTEN AUS
 DEM MOSCZINSKA-GARTEN
 IN DRESDEN. * * * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 39.



Aus Venedig. Hierzu die Abbildungen Seite 299.

I. Vom Campanile von San Marco.

Ueber die wechselreiche Geschichte des Wiederaufbaues des Turmes hat die „Deutsche Bauzeitung“ in regelmäßigen Zeitabschnitten berichtet. Im Herbst 1905 waren, wie hier noch wiederholt sei, die Fundamente fertig. Anfang 1906 wurde mit dem eigentlichen Aufbau begonnen, man hoffte damals die Fertigstellung des Turmes bis Herbst 1909 bewirken zu können. Nach längerer Unterbrechung der Arbeiten noch im Jahre 1906 — verursacht durch Streitigkeiten über stilistische Einzelheiten und durch Zweifel an der Güte des verwendeten Ziegelmaterials — war der Turm, wie S. 316 und 352, 1908 hier berichtet wurde, um diese Zeit bis auf eine Höhe von 27 m fortgeschritten. Die Fertigstellung wird jetzt für 1911 erwartet. Zur Zeit der Aufnahme der diesen Mitteilungen beigegebenen Abbildungen, Ende September vorigen Jahres, hatte der Campanile die Höhe von 56 m erreicht. Die Aufnahmen zeigen die Versetzung der Kalksteinquader, welche die Brüstung des Umganges am Fuß der Loggia bilden. Bis zur Fertigstellung des Turmes in seiner Gesamthöhe von 98 m dürften noch reichlich zwei Jahre vergehen.

Das Äußere der Turmröhre erscheint völlig fertig. Um die so hervorragende Oertlichkeit nicht Jahre hindurch durch ein häßliches Baugerüst zu verunzieren, hat es die Bauleitung verstanden, sich in genialer Weise mit der Rüstung abzufinden. Als einziges in die Erscheinung tretendes Gerüst sieht man einen galerieartigen hölzernen Umgang, ähnlich den inneren Wehrgängen alter Burgmauern (Abb. 5). Das Gewicht dieser Galerie ist auf nur vier Punkte konzentriert und wird hier von jeweils einem aus zwei C-Eisen No. Profil 30 bestehenden Ständer aufgenommen, der durch wagrechte jeweils in den Turmfenster festgekeilte Verspannungen gegen Ausknicken gesichert ist. Diese Verspannungen sind löslich und verschiebbar. Die vier tragenden Ständer ruhen auf Schraubenspindeln (oberhalb des Stylobates); so kann entsprechend dem Fortgang des Baues die gesamte Rüstung in die Höhe geschoben werden.

Diese höchst sinnreiche Anordnung wirkt äußerlich vorzüglich. Durch die Beschränkung des Gerüstes auf ein

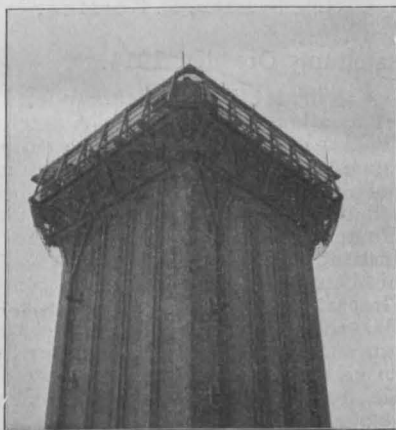


Abbildung 5. Turmneubau von der Galerie von San Marco aus gesehen. Die 4 eisernen Ständer entlang der Fenster tragen die gesamte Rüstung.

Mindestmaß spricht der imposante Turmklotz schon heute wieder gewichtig mit im Stadtbild. Namentlich gilt dies für die Ansicht von den Lagunen her, und bei Nacht, wenn sich die oberen Teile im Dunkel verlieren.

Die Rampen und Treppen im Inneren sind völlig fertig. Im Hohlraum zwischen den Rampen läuft ein Materialaufzug, der später durch einen Personenaufzug ersetzt wird. Das äußerst sorgfältig ausgeführte Mauerwerk besteht aus gelblich-braunen Ziegelsteinen von Treviso, im Format 39,5 · 15 · 7,5 cm, die Architekturglieder der Fenster, Gesimse usw. sind aus weißem istrischem Kalkstein gehauen.

Die äußere Turmschale hat eine Stärke von 1,8 m, die in Pfeiler aufgelöste innere mißt etwa 1 m. Die Breite der Treppen und Rampen ist 1,25 m.

Die Wirkung des Turmes an seinem Platze ist schon heute vorzüglich. Man erinnere sich an die Gründe, die seinerzeit namentlich in Deutschland gegen den Wiederaufbau angeführt wurden: Daß der Turm seit Erbauung der neuen Prokurazien überhaupt nicht mehr am richtigen Fleck gestanden habe, daß dem Neubau die Patina und die ehrwürdige Erscheinung des Alten fehlen, und vor allem daß er eine historische Fälschung bedeuten werde.

Sorrichtig im allgemeinen die in Fachkreisen in Deutschland wenigstens jetzt durchgedrungene Ansicht ist, daß es verfehlt ist, Nachbildungen alter Baudenkmale heute entstehen zu lassen, so sehr dürfte der vorliegende Fall als eine berechnete Ausnahme bezeichnet werden. Daß der neue Turm in der Form dem alten völlig gleicht, ist schließlich gleichgültig; geschützt, so wie er jetzt erscheint, garnicht vor, der alte zu sein. Daß die Freunde des historischen Städtebildes Venedig dieses ohne ihn sich nicht denken können, mag seinem Dasein schon Berechtigung geben, unentbehrlich aber erscheint er wohl Jedem an diesem Platz als Dominante in dem herrlichen Städtebild. Dieses dürfte nicht nur die Empfindung Aller sein, die Venedig früher kannten, sondern auch die eines Jeden, der es jetzt zum ersten Mal besucht. —

Hermann Weigle, Regierungsbaumeister in Stuttgart.

II. Zur Einsturz-Gefahr in Venedig.

Nachdem anlässlich des Campanile-Unglückes die Meinungen darüber geteilt gewesen waren, ob die Ursachen lediglich der Vermorschung von Balken im Mauerwerk des Turmes zuzuschreiben, also örtlicher Natur seien, wofür auch derschützende Trümmerkegel zu sprechen schienen, oder ob die Verschiebung in der Schwerpunkts-Lage des Mauerwerkes durch Fundamentbewegungen den Einsturz beeinflusst hat, spricht doch für die Richtigkeit der letzteren Annahme der Vergleich der Schäden, welche schon vor Jahren an der alten Bibliothek, am Dogenpalast und in neuerer Zeit am S. Marco-Dom eingetreten sind (s. Dtsch. Bauztg. 1907, S. 540), mit den Rissen der allerletzten Meldungen. Das umstehende Kanal-Kärtchen gibt einen Ueberblick der hauptsächlich geschädigten Gebäude, welcher zu neuen Erklärungen der Ursachen geführt hat.

Der Ober-Bauinspektor H. Hemberger in Karlsruhe, welcher nach sorgfältigen Beobachtungen an Ort und Stelle einem kleineren Kreise von Fachgenossen deren Ergebnis

mitgeteilt hat, als Nichtfachmann im Tiefbau aber die Veröffentlichung bisher vermied, welcher er jetzt zustimmt, erblickt die Ursache der Einsturz-Gefahr für ganz Venedig in den Baggerungen, welche seit dem Aufschwung der dortigen Kriegs- und Handelsmarine in Anbetracht des größeren Tiefganges der Kriegs- und Handels-Schiffe im San Marco-Kanal gegen Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts für nötig befunden worden sind und sich auf die gesamte Wasserstraße bis zur Marinestation westlich des Hauptbahnhofes erstrecken.

Bestärkt wird Hemberger in seiner Annahme durch die neuesten am Haupt-Postgebäude, dem ehemaligen Palazzo Fondaco dei Tedeschi nächst der Rialto-Brücke, an dieser selbst infolge Senkung der östlichen Widerlager und endlich wieder am Dogenpalast nächst der Seufzer-Brücke eingetretenen Risse (siehe Plan bei T, bei R und S). Die früheren Beobachtungen hatten ergeben, daß bei den nach der Katastrophe abgesprossenen Arkaden der alten Bibliothek Verdrehungen der die Bogen stützenden Pfeiler eingetreten waren, während die von oben nach unten gehenden großen Risse hinter dem Kolossalbilde des Dogenpalast-Saales offenbar das Ausweichen der Außenmauern veranlaßt haben. Diese sämtlichen Schäden liegen in der Abfluß- bzw. Durchsickerungslinie T, R, P, S, welche der etwas westlich der Rialto-Brücke nach Süd-

hat eine Vertiefung von 4—5 m durch die Ausbaggerungen erlitten, wie die wiederholte Verankerung des Kaiser-Schiffes „Hohenzollern“ bei der Dogana di mare außer Zweifel läßt.

Mag auch die, wie es scheint, verhängnisvolle Strömung jenes Nebenkanals sich nicht verstärkt haben, so ging sie doch früher nur unschädlich über den ruhenden Schlick, während sie jetzt dessen Nachgleiten in die vertiefte S. Marco-Hafensohle zu befördern scheint. Zwischen dem Festland und dem Lido, der die Lagune vom Adriatischen Meere trennt, schwankt der Wasserspiegel infolge Aufstaus durch den Ostwind, durch Po-Hochwasser usw. bis zur 5 m, und überflutet in neuerer Zeit die Anlage-Pfähle und Fahrwasserbezeichnungen, ja den Markusplatz beträchtlich, sodaß dieser dann mit Gondeln befahrbar wird. Fällt das Wasser wieder, so ist in den Verbindungs-Kanälen zwischen Canal grande und dem San Marco-Kanal die Strömung nach diesem so stark, daß dagegen die Gondeln kaum aufkommen können, bis zum Wiedereintritt des Ausgleiches. Hemberger schließt daraus auf den Ueberdruck des im Canal grande aufgespeicherten den kürzesten Weg suchenden Wassers gegenüber dem bereits abgeebbten Wasserstand im San Marco-Kanal. Jener Ueberdruck wirkt auf den oberen Teil der Kanal-Böschung, den wassergesättigten feineren Schlick an den durchlässigen Stellen vor sich herschiebend.



Uebersichtsplan der Kanäle von Venedig.

osten abfließende Nebenkanal zunächst nach dem kleinen Hafenbecken hinter den alten Procurazien beim Ristorante Pilsen nimmt, um sich dann unterirdisch dem früher wohl offenen diagonalen Abfluß unter dem Marcus-Platz und dessen Prachtbauten hindurch nach der Seufzer-Brücke und der Ausmündung bei derselben in den S. Marco-Kanal bei S zu suchen. Die Sohle des S. Marco-Kanales, früher nur wenig tiefer liegend als der rd. 3 m tiefe Canal grande,

Vor der Ausbaggerung fand diese Schlick-Wanderung wohl Widerstand an der sanft abfallenden Böschung. Mit deren Abschneiden durch die Baggerung dürfte der bisherige Gleichgewichts-Zustand der Schlick-Ueberlagerung gestört worden sein. Dabei ist wohl der Schlick der Böschung, daneben aber auch der unter den Gebäuden zwischen den Pfählen nächst dem Ufer befindliche ins Rutschen gekommen. Der durch den Ueberdruck nachdrängende Schlick wird auf der Hafensohle ausgebaggert, seine Rückwanderung findet somit nicht mehr statt und es wächst der Massenverlust zwischen den Pfählen, welche sich dann verdrehen und lockern.

Die Prüfung dieser Annahmen wird hiermit den Fachmännern vom Wasserbau dringend ans Herz gelegt, ebenso die wichtige Frage, ob, in welcher Längenausdehnung und Höhe des Schiavoni-Ufers eine Spundwand sich vielleicht noch rechtzeitig errichten ließe, an welche die vom Canal grande abfließenden Wassermassen sich aufstauen und den mitgeführten Schlick absetzen könnten; endlich, ob und wie dabei die Eingänge der Kanäle ohne Verkehrsstörung sich schließen lassen. Sollte diese Anregung die Fachgenossen vom Wasserbau veranlassen, ihre Kunst der Rettung einer der wertvollsten Kultur-Stätten zu widmen, dann wäre der Zweck dieser Zeilen erreicht. —

Geh. Baurat a. D. Gerstner in Frankfurt a. Main.

Internationale Hygiene-Ausstellung Dresden 1911.

In den Monaten Mai bis Oktober des nächsten Jahres wird in Dresden eine internationale Hygiene-Ausstellung abgehalten werden, die vielseitigem Interesse begegnen dürfte. Der Gedanke, die Errungenschaften der modernen Hygiene in Form einer umfassenden Gesamtdarstellung der Fachwelt und der Allgemeinheit vorzuführen, hat schon seit Jahren die Hygieniker lebhaft beschäftigt. Schon 1903, als die Hygieniker nach Dresden kamen, um auf der ersten Deutschen Städteausstellung die Vorführung der hygienischen Leistungen der Stadtgemeinden zu besichtigen, wurde der Plan erwogen, die Hygiene für sich allein zum Gegenstand einer großen Ausstellung zu machen. Der Gedanke nahm eine festere Gestalt an, als im Jahre 1906 eine große Anzahl hervorragender deutscher Hygieniker in Dresden zu einer Sitzung zusammentraten, zu der das Reich und die deutschen Bundesregierungen Vertreter entsandt hatten. In dieser Versammlung wurde einstimmig die Abhaltung einer Hygiene-Ausstellung beschlossen und bestimmt, daß sie international sein solle; als Ausstellungsort wurde Dresden ins Auge gefaßt. Die zentrale Lage in Europa, sowie sein alter Ruf als internationale Fremdenstadt machen Dresden für eine solche Veranstaltung besonders geeignet. Das schön gelegene Ausstellungsgelände, dazu eine Schar von Künstlern und geschulten Werkleuten, die seit Jahrzehnten in der Ausstellungstechnik geübt sind, bieten günstige Vorbedingungen für das Gelingen einer großen Ausstellung.

Mehr als ein Vierteljahrhundert ist vergangen, seit die letzte allgemeine Hygiene-Ausstellung in Deutschland veranstaltet wurde. Damals war die Hygiene eine noch junge Wissenschaft, für die auf den meisten Universitäten noch nicht einmal ein Lehrstuhl bestand, eine Wissenschaft, die von Vielen kaum für voll angesehen wurde. Heute besitzt jede Hochschule ihr eigenes hygienisches Institut, auch sonst sind in allen Kulturstaaten der hygienischen Wissenschaft zahlreiche Stätten errichtet worden. Großartige Entdeckungen, besonders auf dem Gebiete der Bakteriologie, setzen uns in den Stand, Tausende und Aber-tausende wertvoller menschlicher Individuen am Leben zu erhalten. Technik und Industrie wetteifern auf allen Gebieten, die Hygiene in die Praxis umzusetzen. Die Gesetzgebung sieht sich in zahlreichen Fällen veranlaßt, bei ihren Maßnahmen die hygienischen Gesichtspunkte zu berücksichtigen, und die sozialen Ideen unseres Jahrhunderts sind durch die Hygiene in neue Bahnen, zu jenen imposanten Bewegungen geleitet worden, die die Lebensfreudigkeit und die Arbeitskraft der Menschen erhöhen und die Völker vor Vergeudung hoher Werte bewahren wollen.

In den letzten Jahrzehnten haben sich zahllose Industrie-Zweige in den Dienst der Hygiene gestellt, und in diesem ganzen Zeitraum ist keine Hygiene-Ausstellung nennenswerten Umfanges veranstaltet worden, auf der die Industrie Gelegenheit gehabt hätte, der Welt zu zeigen, daß sie die großen Fortschritte der hygienischen Wissen-

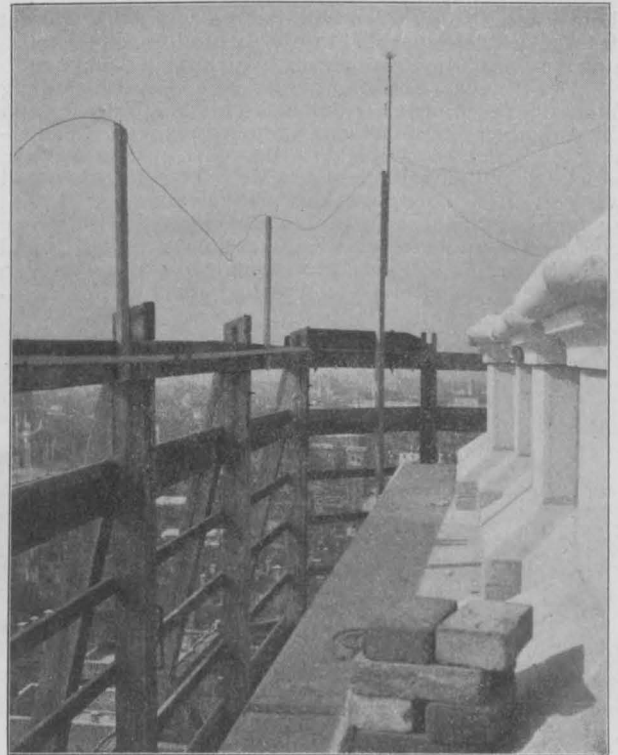
schaft auf allen ihren Betätigungsgebieten sich zu eigen gemacht hat.

Unsere gesamte Bevölkerung sucht mit dem wachsenden Wohlstand aller Erwerbskreise ihr äußeres Leben immer besser auszugestalten. Der Mensch sehnt sich nach einer Steigerung des Gesundheitsgefühls; bei allen Maßnahmen,

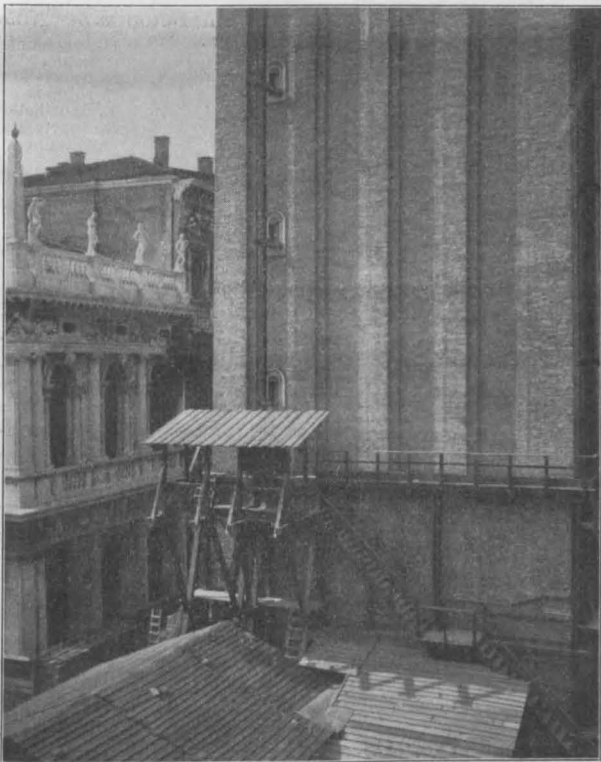
gen und Industrierzeugnisse ihm nicht bekannt sind. Eine wohl vorbereitete Vorführung in einer großen Ausstellung, die ein halbes Jahr lang unausgesetzt in ihrer anschaulichen Lebendigkeit auf Hunderttausende von Interessenten einwirkt, bietet das Fehlende und ist eine unvergleichliche Werbekraft. Die Internationale Hygiene-Ausstellung



Campanile von San Marco. Versetzen d. Brüstungs-Werkstücke.

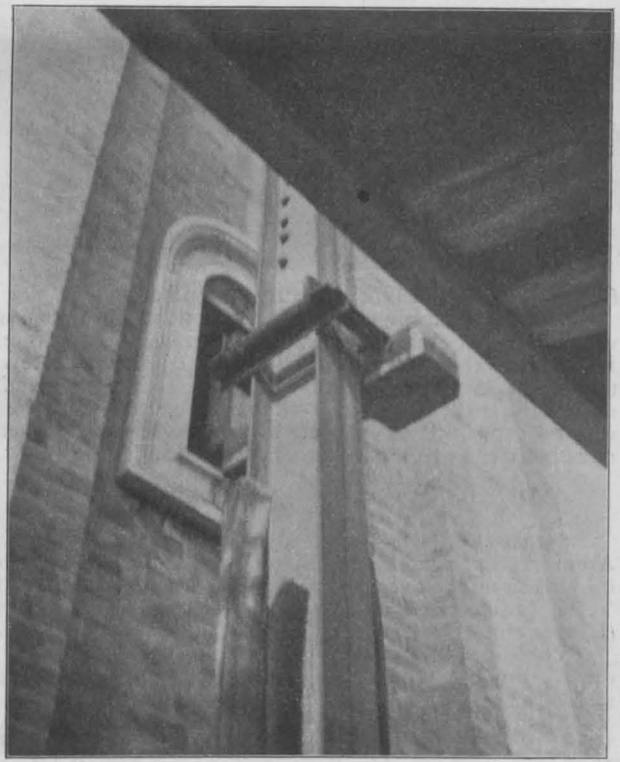


Hauptgesims unter der Loggia. Blick auf den Gerüst-Umgang.



Unterer Teil des Gerüstes. Unter dem Schutzdach die Schraubenspinde zum Nachschrauben des betr. eisernen Ständers.

Aus Venedig. Abbildungen 1—4.



Vorrichtung gegen das Ausknicken der Gerüst-Ständer. Ver-spannung in der Leibung der Fenster.

Stand der Arbeiten im September 1909.

mögen sie sich auf Wohnung, Nahrung, Kleidung und sonstige Bedürfnisse oder auf Einrichtungen des öffentlichen Lebens beziehen, ist er bestrebt, nach hygienischen Gesichtspunkten zu handeln. Das ist ihm häufig nicht möglich, da viele ausgezeichnete hygienische Einrichtun-

ist das erste Unternehmen dieser Art, das für das zu behandelnde Gebiet einen vollständig geschlossenen Lehrgang bietet. Für die Beistellung, Bearbeitung und Unterbringung der dazu nötigen Gegenstände wird annähernd eine Million Mark aufgewandt werden.

In einem wohlgeordneten systematischen Gesamtbild werden die neuesten Forschungsergebnisse und Errungenschaften der hygienischen Wissenschaft vorgeführt werden, sodaß ein klarer Ueberblick über den heutigen Stand der Hygiene in Theorie und Praxis erzielt wird. Dabei wird das, was frühere Zeiten und Völker geschaffen haben, in einer historischen Abteilung zusammengefaßt werden.

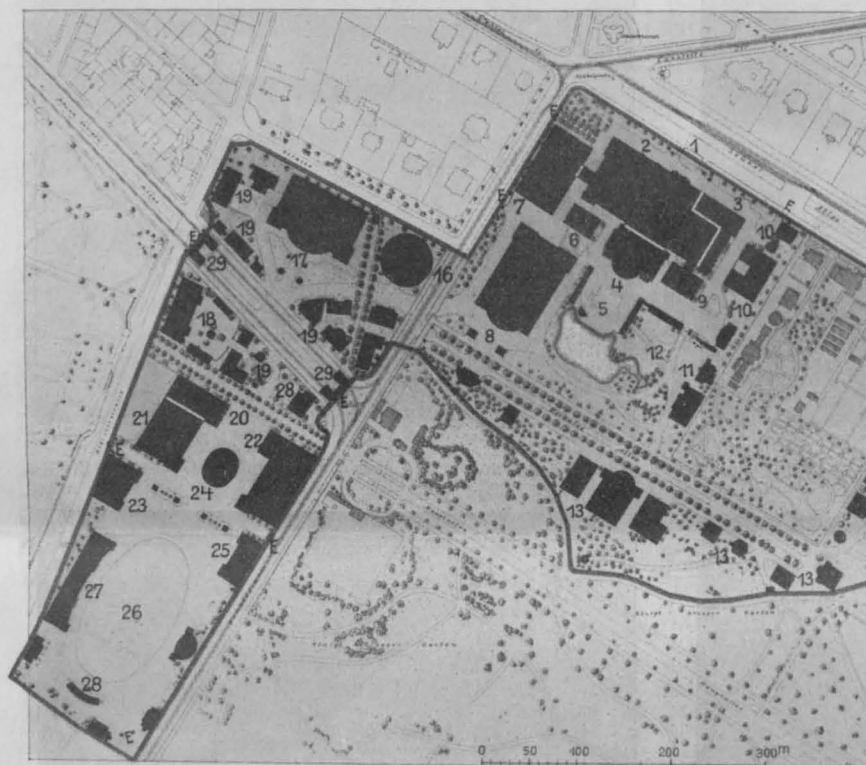
In der Erwägung, daß die Hygiene ihren Zweck nur dann erfüllen kann, wenn ihre Lehren zum Allgemeingut des Volkes werden, erblickt die Ausstellung eine Hauptaufgabe darin, die Bevölkerung hygienisch aufzuklären.

Der Besucher soll hier einmal eine klare Vorstellung über die Beschaffenheit des menschlichen Körpers und die Aufgaben der einzelnen Organe empfangen. In volksverständlicher Form soll dem Besucher gezeigt werden, welche Schädlichkeiten auf den Menschen einwirken und wie weit er dazu beitragen kann, sie zu vermeiden. Er soll zu der Einsicht gebracht werden, daß es möglich ist, seinen eigenen Gesundheits- und Kräftezustand zu erhalten und zu erhöhen. Es soll gezeigt werden, wie er das erreichen und sich ein hohes Maß von Wohlbefinden und Leistungs-

ten, Kleidung usw. unmittelbar im Gebrauch vorzuführen.

Es steht außer allem Zweifel, daß der Eindruck einer so gewaltigen planmäßigen und eindringlichen Belehrung ein tiefer und nachhaltiger für alle Kreise sein wird. Dieselben Empfindungen werden namentlich Diejenigen mit aus der Ausstellung fortnehmen, die in irgend einer amtlichen Eigenschaft Einfluß haben auf die Schaffung öffentlicher Einrichtungen; sie werden die ihnen vorgeführten Mustereinrichtungen auch in ihrem Wirkungskreise zu verwerten suchen und gern bereit sein, bei der Verwendung öffentlicher Mittel im Interesse der Hebung der Volksgesundheit das auf der Ausstellung Gesehene in der Praxis zu verwerten. Die Industrie findet also einen wohl vorbereiteten und kauflustig gemachten Konsumentenkreis vor und wird so in die Lage versetzt, Aufträge zu erzielen, die ihr auf Jahre hinaus lohnende Beschäftigung gewähren.

Wenn man nach dem in der Ausstellung zur Vorführung kommenden statistischen Material das, was etwa vor einem Menschenalter an öffentlichen Mitteln für gesundheitliche Einrichtungen aufgewendet wurde, mit den heutigen Budget-Einsätzen im Staats- und Gemeindehaushalt vergleicht,



1. Haupteingang
 2. Wissenschaftliche Abteilung
 3. Historische Abteilung
 4. Haupt-Restaurant
 5. Konzertplatz
 6. Vortragshalle
 7. Chemische Industrie, Technik, wissenschaftliche Instrumente
 8. Populäre Abteilung
 9. Militär-, Marine- und Kolonialhygiene
 10. Verwaltungsgebäude
 11. Restaurant
 12. Festplatz
 13. Gebäude der auswärtigen Staaten
 14. Sanatorien, Luft- und Sonnenbäder usw.
 15. Musterbauten und Anlagen
 16. Wasserpalast
 17. Ansiedlung und Wohnung
 18. Volks-Restaurant
 19. Sonderbauten
 20. Kleidung u. Körperpflege
 21. Nahrungsmittel und Getränke
 22. Sportausstellung
 23. Schwimmhalle
 24. Sportrotunde
 25. Sporthalle
 26. Sportplatz
 27. Tribünen
 28. Café
 29. Stadtbahnsteige
- E Eingänge

fähigkeit auf lange Jahre hinaus sichern kann.

Durch Vorführung aller Arten von Leibesübungen, verbunden mit einer wissenschaftlichen Darstellung ihrer Einwirkung auf den menschlichen Körper sollen den Aerzten, den Jugend-Erziehern und auch dem Laien die Grundsätze der Sporthygiene veranschaulicht werden. Daneben werden große Sportwettspiele aller Art veranstaltet werden, bei denen Gelegenheit ist, die Hilfsmittel an Gerä-

wenn man erwägt, welchen günstigen Einfluß diese Sanierung heute schon ausübt, wie die Sterblichkeits- und Krankheitsziffern schnell zurückgehen und der allgemeine Gesundheitszustand der Bevölkerung sich ersichtlich hebt, und sich dann vergegenwärtigt, was mit den schon vorhandenen Mitteln noch getan werden kann, so ergibt sich eine überwältigende Perspektive auf die zukünftige Inanspruchnahme unserer Industrie für derartige Zwecke. — (Schluß folgt.)

Literatur.

Sächsische Gartenkunst. Von Dr.-Ing. Hugo Koch, Architekt in Hamburg. 27 Bogen gr. 8^o mit über 300 Abbildungen im Text und auf 13 Taf. Elegant gebunden 15 M. Verlag Deutsche Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin SW. 11. (Hierzu eine Bildbeilage).

Vor kurzem ist im Verlag der „Deutschen Bauzeitung“ ein Werk über „Sächsische Gartenkunst“ erschienen, das sich als ein wertvolles Glied in die Reihe der neueren Veröffentlichungen über Gartenkunst einfügen dürfte. Das Werk, das sich auf umfangreiche persönliche Studien des Verfassers an Ort und Stelle sowie auf zahlreiche Originalblätter in Bibliotheken und Archiven stützt, betrachtet den Garten des sächsischen Kunstgebietes in 2 Haupt-Abschnitten; im ersten Abschnitt wird der Garten auf architektonischer Grundlage geschildert, im zweiten Abschnitt gelangt der landschaftliche Garten Sachsens zur Darstellung. Den ersten Abschnitt leitet eine Schilderung der sächsischen Landschaft ein; ihr folgen die Kapitel: Aelteste Gartenkunst, sowie Gartenkunst der Renaissance, der Barockzeit und des Rokoko. Der landschaftliche Garten wird geschildert in seiner Entwicklung während der Ueber-

gangszeit, während der Zeit der Sentimentalität und Romantik und in der Neuzeit. Wir kommen auf das Werk, dem die Bildbeilage zu dieser Nummer entnommen ist, unter Beigabe weiterer Abbildungen noch ausführlicher zurück. —

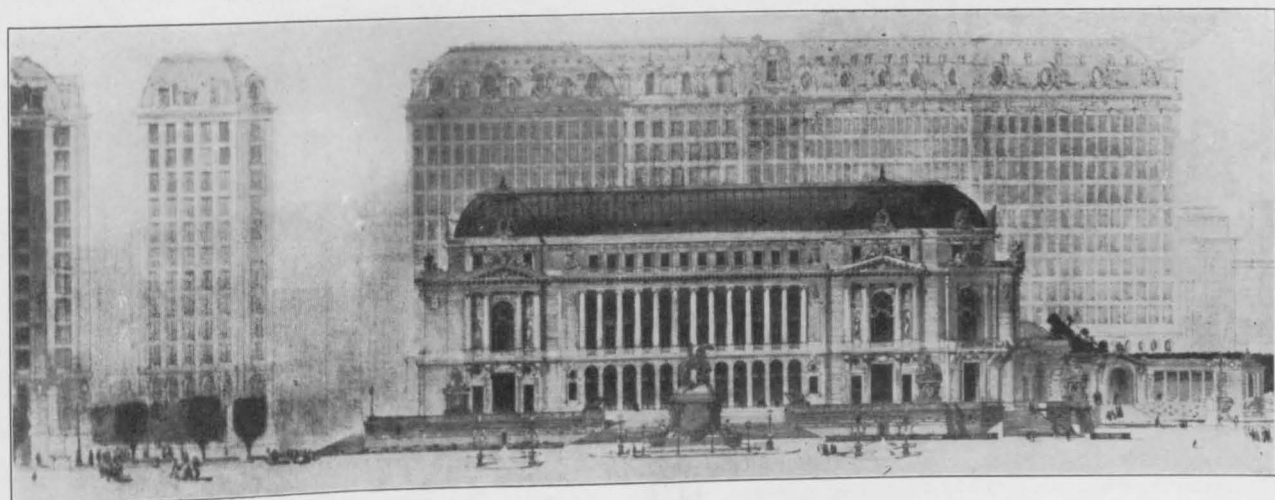
Wettbewerbe.

Wettbewerb Rathaus Heidelberg. Ein I. Preis von 4500 M. fiel Hrn. Willy Graf in Stuttgart zu. Zwei II. Preise von je 3000 M. fielen den Hrn. Mil.-Bauinsp. R. Pérignon in Würzburg in Gemeinschaft mit Reg.-Bmstr. A. Herberger in Aschaffenburg, sowie den Archit. Hummel & Förstner in Stuttgart zu. Zum Ankauf für je 1000 M. wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. Arch. Heydecker in Ueberlingen, Prof. Meißner in Darmstadt, sowie Schuster & Holtz in Freiburg i. Br. —

Inhalt: Aus Venedig. — Internationale Hygiene-Ausstellung Dresden 1911. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Sächsische Gartenkunst.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ER NEUE BEBAUUNGSPLAN FÜR CHICAGO. * BAUTEN-
 GRUPPE DES FORUMS AUS DEM NEUEN STADTZEN-
 TRUM. * OBEN: RATHAUS, UNTEN: HAUS DER „VER-
 EINIGTEN STAATEN“. * NACH DEM ENTWURF VON
 D. H. BURNHAM UND EINER ZEICHNUNG VON F. JANIN.
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG, XLIV. JAHRG. 1910, NO. 40. ≡



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • N^o. 40. • BERLIN, DEN 18. MAI 1910.



Zur Frage der Umgestaltung des Theaterplatzes in Dresden.



Nach den Nachrichten aus Dresden habe der Rat der Stadt Dresden beschlossen, die neu erbaute Augustus-Brücke am 30. August dieses Jahres einzuweihen und sie am darauf folgenden 1. September dem Verkehr zu übergeben. Das

neue Bauwerk, das aus wasserbautechnischen Gründen als Ersatz für die ehrwürdige schöne alte Augustus-Brücke errichtet wurde, verspricht nach dem, was jetzt schon davon zu sehen ist, eine baukünstlerische Leistung ersten Ranges zu sein, die den Namen ihres künstlerischen Urhebers, Wilhelm Kreis, als gleichwertig neben den des Urhebers des alten Werkes zu setzen berechtigt. Dieses hat dem neuen Werk als Vorbild gedient, aber man darf auch hiersagen: „iln'y a quel'esprit qui sent l'esprit“.

Die neue Brücke ist ein Teil jener großen Umgestaltungen, welche die Stadt Dresden unter der Leitung ihres großsinnigen und kunstfreundlichen Oberbürgermeisters Beutler am Ufer der Elbe zwischen Fernheizwerk und neuem Ständehaus seit Jahren beschlossen hat. Zu diesen Umgestaltungen gehört insbesondere auch die des Theaterplatzes und die Frage seiner Oeffnung oder Bebauung gegen die Elbe. Wie den Lesern früherer Jahrgänge unserer Zeitung bekannt ist, sind wir stets für völlige Oeffnung des Theater-Platzes gegen die Elbe eingetreten, durch die wir uns im Anblick von Neustadt oder von der neuen Brücke ein Städtebild versprechen, das sich den berühmtesten Städtebildern der Vergangenheit aller in der Baukunst an der Spitze schreitenden Völker ebenbürtig an die Seite stellen kann. Wir rieten, endgültige Beschlüsse über die Bebauung der Elbseite des Platzes zu verschieben bis nach Niederlegung der Bauten von Helbig. Dieser Zeitpunkt ist nunmehr da und wenn man sich auch beeilt hat, die freigelegte Baustelle mit einer geschlossenen hölzernen Umfriedigung zu versehen, so ist doch heute der Eindruck ein überwältigender und die

Die Karlsbrücke in Prag. Nach: „Alt-Prager Architektur-Detaile“, gesammelt und herausgegeben von Prof. Dr. Friedrich Kick in Prag. Kunst-Verlag von Anton Schroll & Co. in Wien.

Ansicht in Dresden glücklicherweise viel verbreitet, daß die Elbseite des Theaterplatzes freibleiben müsse, daß ihre Bebauung eine Versündigung an dem heiligen großen Geist wäre, der die bauliche Entwicklung in Dresden durch die Jahrhunderte beherrscht und die sächsische Hauptstadt zu dem einzigartigen Stadtebild in Europa gemacht hat, als das wir sie schätzen. Es sei uns gestattet, nochmals in einem Worte zwölfter Stunde unsere Ansichten darzulegen, um, soweit es an uns liegt, Handlungen zu verhindern, die nichts weiter wären, als die Bekräftigung eines bereits in der Ausführung begriffenen Fehlers, der in der Anlage der schräg ansteigenden Rampen-Straße liegt. Vorher aber sei über die bisherige Entwicklung der Dinge nach dem amtlichen Organ der Stadt Dresden, dem „Dresdner Anzeiger“, der naturgemäß die Anschauungen des Rates der Stadt Dresden wiedergibt, berichtet:

„Mit dem Abbruch der alten Augustusbrücke und deren Ersatzbau verknüpfte sich von vornherein der Plan einer Verdrückung des Elbstromes nach der Neustädter Seite, um Raum zur Anlage einer Uferstraße vom Terrassenufer bis zum Hotel Bellevue zu gewinnen. Daraus ergab sich gleichzeitig die Notwendigkeit, das Italienische Dörfchen mit seinen vielgestaltigen Terrassen und Kollonnaden abzurechen und eine Auffahrtsrampe vom Elbufer zum Theaterplatz zu schaffen. Rat und Stadtverordnete waren hier von vornherein der Ueberzeugung, daß es sich bei diesen Veränderungen um künstlerische Fragen handelt, die für das Stadtebild Dresdens von größter Bedeutung sind, und darum wurde im Jahre 1903 versucht, für die Umgestaltung des Theaterplatzes im Wege des Preisausschreibens unter den deutschen Baukünstlern eine Lösung zu finden. Die Verkehrsschwierigkeiten, die damals noch vor dem Gebäude der Altstädter Hauptwache bestanden, ließen den Gedanken auftauchen, den Schinkel'schen Bau von seinem heutigen Standpunkte ganz zu entfernen und an die Elbseite zu versetzen. Bereits die Ergebnisse des ersten Wettbewerbes, zu dem 48 Entwürfe eingelaufen waren, ließen jedoch erkennen, daß weder die völlige Freilegung des heutigen Waffenplatzes wünschenswert, noch das Gebäude selbst geeignet sei, als Abschluß des Theaterplatzes nach der Elbseite hin zu dienen. Auf Anraten des im Preisgericht tätigen kaiserlichen Geh. Baurates Prof. Wallot sah der Rat deshalb von weiteren Verhandlungen wegen Verlegung des Wachgebäudes ganz ab und strebte eine Einigung mit dem Kriegsministerium in der Weise an, daß der Waffenplatz vor dem Hause — so wie es heute nun bereits geschehen ist — etwas verschmälert und zur Straße geschlagen würde. Nachdem dieser Teil aus der allgemeinen Umgestaltung des Theaterplatzes also zunächst ausgeschaltet und dadurch das für den ersten Wettbewerb aufgestellte Programm ganz wesentlich geändert war, lud der Rat im Jahre 1904 zunächst zehn Dresdner Architekten ein, Situationspläne zur Einteilung und Bebauung des Platzes und des Italienischen Dörfchens anzufertigen. In längeren gemeinschaftlichen Besprechungen dieser Künstler wurde erstlich von der Erhaltung der Hauptwache an ihrem alten Platze endgültig abgesehen, ferner die Errichtung eines mäßig hohen Gebäudes mit einem Schmuckplatz an Stelle von Helbig's Restaurant sowie die Anlegung eines Brückenvorplatzes zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Auf Grund dieser künstlerischen Erwägungen wurde vom Rat sodann ein Grundplan aufgestellt, der die Lage der Brücke, die neue Niederuferstraße, die künftige Begrenzung des Grundstückes der Hauptwache, die Größe des für Gastwirtschaftszwecke vorgesehenen Uferlandes und das unbebaut zu lassende Gebiet enthielt. Nebenher gingen Verhandlungen mit dem Staatsfiskus wegen der Genehmigung des Brückenbaues, sowie die Vorstellungen der deutschen Künstlerschaft und des Dürerbundes, die zur Folge hatten, daß zwecks künstlerischer Gestaltung des Brücken-Neubaus Professor Wilhelm Kreis sich mit dem Vorstand des Tiefbauamtes Oberbaurat Klette zu gemeinschaftlicher Arbeit verband.

Die Frage des Theaterplatzes, die sich durch die verschiedenen künstlerischen Wettbewerbe, Ideenskizzen und Gutachten nunmehr zu einem festen Programmausgebildet hatte, wurde im Jahre 1906 auf Vorschlag des Oberbürgermeisters dem Vorstand des Hochbauamtes Stadtbaurat Erlwein zur weiteren Bearbeitung übertragen. Seine Planung, deren Modell während des Sommers 1908 im Zunftraume der Kunstaussstellung aufgestellt war, wurde gleichzeitig mit den von Kreis und Klette geschaffenen Brücken-

Bauplänen zwei größeren Kommissionen namhafter Dresdner und auswärtiger Künstler vorgelegt. Die Gutachten beider Gruppen gipfelten übereinstimmend in der vollsten Anerkennung und Empfehlung des Erlwein'schen Entwurfes, sodaß das Hochbauamt nunmehr im Einvernehmen mit dem Tiefbauamt und Finanzamt die weiteren technischen und finanziellen Vorbereitungen für die Ausführung der großzügigen Platz- und Häuseranlagen treffen konnte.

Vor wenig Tagen ist dem Rat ein ausführlicher Vortrag jener drei Geschäftsstellen zusammen mit den Plänen und Kostenanschlägen für die Platz- und Straßenanlagen, für Ufer- und Hochbauten nebst eingehenden Berechnungen über die Beschaffung, Verzinsung und Tilgung des Kosten-Aufwandes vorgelegt worden. Wir lassen die Begleitworte folgen, mit denen Stadtbaurat Erlwein selbst seinen Entwurf in der Hauptsache erläutert:

„Als Grundlagen waren gegeben:

A. Die bestimmte Lage, Breite und Form der Brücke mit ihrer Einmündung in den Theaterplatz,

B. die Tiefkai-Straße, vom Terrassenufer aus durch das erste Bogenfeld der neuen Brücke hindurch, in schiefer Ansteigung vor dem Hotel Bellevue ausmündend,

C. die Bestimmungen des Vertragplanes vom 10. Februar 1906, wonach von der Brückenachse aus gerechnet das Terrain in einer Länge von 115 m unbebaut bleiben soll.

Die Bedingungen A und B wurden unbeeinflusst übernommen, Bedingung C wurde geändert, indem das Maß von 115 m auf zirka 100 m reduziert wurde.

Die rhythmische Aufteilung des Uferabschlusses soll durch Verteilung von Terrassentreppe und Gebäude die monumentale Wirkung der Umgebung, insbesondere der Kirche, Brücke und des Theaterplatzes steigern. Das vom Brückenkopf in der Richtung gegen das Hotel Bellevue abfallende Terrain wurde mit seiner Brüstungsmauer terrassenförmig abgetrept. Die erste kleine Terrasse soll als Aussichtspunkt neben dem Brückenkopf für jedermann zugänglich sein. Die große, 18 m breite Freitreppe soll gewissermaßen die Fortsetzung der Brühl'schen Terrasse bilden, den Theaterplatz mit dem Fluß verbinden und ihn gewaltig öffnen. Das aus dieser Treppe herauswachsende Denkmal des Königs Georg soll die Silhouette des Ufer-Geländes stimmungsvoll beleben und zwischen der Treppe und dem Gebäude des Italienischen Dörfchens soll eine Art Forum als Garten für das Restaurant entstehen. Dieses Forum soll sich auch vor dem Restaurant in dessen ganzer Längenausdehnung auf eine gewisse Breite fortsetzen, um als Terrasse über dem Fluß für das Italienische Dörfchen zu dienen.

Das neue Gebäude ist in seiner Silhouettenerscheinung eine Erinnerung an das reizende, zufällig entstandene Italienische Dörfchen, welches für den Theaterplatz einen so hübschen Abschluß gebildet hat; es ist in seiner Höhen- und Längenentwicklung zierlich und bescheiden, um der monumentalen Umgebung den gewaltigen Maßstab zu erhalten. Mit Absicht ist das Gebäude gegen das Hotel Bellevue zu noch kleiner gemacht, um auch diesem Gebäude seine maßstäbliche Wirkung in der Ufer-Silhouettierung zu lassen. Unerläßliche Voraussetzung für den dauernden, guten künstlerischen Stand des Theaterplatzes ist die Erhaltung des Hotels Bellevue in seiner jetzigen Form und Einfachheit oder im Falle seines Abbruches wenigstens die Wiederherstellung in ähnlicher einfacher Gruppierung; denn gerade das Hotel Bellevue bildet von der Brücke aus gesehen einen schönen Abschlußpunkt für die Umrahmung des Platzes; würde es nach der projektierten Hochufer-Normierungslinie künftighin zurücktreten, so würde dadurch eine monumentale Straßenfluchtlinie erzeugt werden und das ganze Stadtebild zerstört. Aus diesem Grunde basiert das Projekt auf der Auffassung, daß die Fortsetzung der Niederkai-Straße nicht durchgeführt werde.

In seiner äußeren Erscheinung ist das Gebäude aus Sandstein mit Kupferbedachung vorgesehen. Die architektonische formale Einfachheit bedingt eine einheitliche, vornehme Behandlung des in den Bogen- und Giebfeldern eingefügten plastischen Schmuckes. Das Forum selbst ist mit einer Sandsteinbrüstung mit ornamentierten Füllungen umfriedigt, die Restaurationsterrasse mit Eisengeländer, zum Teil zwischen Sandsteinpfeilern, in bescheidener Ausführung versehen.

Im Inneren des Gebäudes ist mit Rücksicht auf die Mittel ein möglichst einfaches, aber durchaus gediegenes Gepräge gewählt worden in der Erwägung, daß es im Laufe der Jahre eine allmähliche Ausschmückung und künstlerische Bereicherung erfahren kann.“

Ueber die finanzielle Seite der Planung finden wir in dem Druckbericht folgende Ausführungen: „Die Gesamtbaukosten für das neue Italienische Dörfchen und das neue Basteischlößchen einschließlich der inneren Ausstattung und Mobiliarbeschaffung sind auf 740000 M. veranschlagt.

Wenn man beurteilen will, ob es vom finanziellen Standpunkte aus sich lohnt, einen Bau mit so hohen Kosten zur Ausführung zu bringen, so muß man sich zunächst vergegenwärtigen, daß die Stadtgemeinde das Land, welches zwischen der Verbindungsstraße nach dem Terrassenufer und der verlängerten Großen Packhofstraße verbleibt und in der nach dem Vertrag mit dem Staatsfiskus (§4 Ziffer 2 Abs. 7) zulässigen Ausdehnung zur Bebauung sich eignet, an den Staatsfiskus als Bauland unter Zugrundelegung eines Einheitspreises von 250 M. für das Quadratmeter hat bezahlen müssen.

Die Stadtgemeinde hat sich daher, um sich die Möglichkeit der rentablen Benutzung wenigstens eines Teiles des vom Staatsfiskus für insgesamt 570000 M. erworbenen Landes zu sichern, welches einschließlich der in die Straßen fallenden Teile eine Fläche von 5540 qm hat, von vornherein ausdrücklich dessen Zustimmung dazu bedungen, daß sie dort auf einem terrassenartigen Unterbau ein Restaurations-Gebäude errichtet, das sich im allgemeinen nicht um mehr als ein Geschoß über den Theaterplatz erheben soll.

Stellt man die bei der Ausführung des neuen Italienischen Dörfchens und des neuen Basteischlößchens in Betracht zu ziehende Baufläche mit ungefähr 1000 qm in die Rechnung, so ergibt sich hiernach als Wert dieses Baulandes rund die Summe von 250000 M. Diese Summe muß mit in Betracht gezogen werden, wenn man zu einer Rentabilitätsberechnung gelangen will, während die daneben verbleibende Fläche und die darauf entfallenden Kosten des terrassenförmigen Anbaues usw. aus dem Grunde hiervon ausgeschieden werden können, weil diese Kosten voraussichtlich auch ohne die Errichtung des Restaurations-Gebäudes notwendig werden würden, um dem Platze eine seiner Lage entsprechende Ausgestaltung zuteil werden zu lassen. Bei der auf dieser Grundlage vorzunehmenden Berechnung liegt das Hauptgewicht selbstverständlich auf der Frage, mit welchem Ertrage bei einer eventuellen Verpachtung der zu errichtenden Gebäude zu rechnen sein wird. Um hierfür eine zuverlässige Unterlage zu gewinnen, ist die Verpachtung öffentlich ausgeschrieben worden. Diese Ausschreibung hat zu dem Ergebnis geführt, daß mit einem Pachtzins von 40000 M. für das Italienische Dörfchen und das Basteischlößchen unbedenklich gerechnet werden kann. Dieser Pachtzins würde also eine vierprozentige Verzinsung der Baukosten einschließlich des Arealaufwandes darstellen, welche zusammen auf rund 1000000 M. sich belaufen. Liegt hiernach die Ausführung der geplanten Restaurationsgebäude zunächst schon im wirtschaftlichen Interesse der Stadtgemeinde, so muß dabei aber außerdem berücksichtigt werden, daß damit zugleich den Rücksichten auf das Städtebild entsprochen wird, die nach dem Gutachten aller bisher gehörten Sachverständigen nach Wegfall des jetzigen Italienischen Dörfchens die Errichtung eines neuen Baues an seiner Stelle erfordern. Es muß deshalb auch bei der Beurteilung der Planung in Betracht gezogen werden, daß dabei nicht nur nach finanziellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten vorgegangen werden darf, sondern daß die Stadtgemeinde dabei die Rücksichten zu beachten hat, welche die Erhaltung des Städtebildes vom baukünstlerischen Standpunkt erfordert.

Die Stadtgemeinde könnte sich daher, wenn sie zur

Ausführung des geplanten Restaurations-Gebäudes nicht schreiten wollte, der Notwendigkeit nicht entziehen, in anderer Weise den dort zu stellenden baukünstlerischen Anforderungen gerecht zu werden.

Dies würde zwar voraussichtlich mit geringerem Aufwande möglich sein, als die Ausführung des Restaurations-Gebäudes. Ein solches Vorgehen würde aber nicht bloß den im Interesse der Erhaltung des Städtebildes nach dem Gutachten aller bisher gehörten Sachverständigen zu stellenden Anforderungen nicht entsprechen, sondern auch insofern gegen das finanzielle Interesse der Stadtgemeinde sein, als sie damit, da es sich in diesem Falle nur um Anlagen unwirtschaftlicher Art handeln könnte, von vornherein auf jede Verzinsung der hohen Aufwendungen verzichten würde, welche sie für die Erwerbung des fraglichen Landes hat machen müssen und für dessen angemessene Ausgestaltung noch zu machen hätte.

Aus diesen Erwägungen folgt, daß die Ausführung der Planung und die Aufwendung der dazu noch erforderlichen weiteren Mittel nicht bloß vom künstlerischen Standpunkt unbedingt erforderlich sind, sondern auch im wirtschaftlichen und finanziellen Interesse der Stadtgemeinde geboten erscheinen. Man wird überhaupt davon ausgehen müssen, daß die Stadt, trotz der im allgemeinen hierfür nicht besonders günstigen Finanzlage, nach dem ganzen bisherigen Verlaufe der Sache nicht davon abstecken kann, die unter Mitwirkung eines aus den anerkanntesten Sachverständigen des Deutschen Reiches gebildeten künstlerischen Beirates zustande gekommene, auf verschiedenen Ausstellungen im Modell ausgestellt gewesene Planung zur Ausführung zu bringen, insbesondere dann, wenn die hierfür von vornherein bestandene Voraussetzung, daß dies ohne Belastung des städtischen Haushaltsplanes möglich ist, zutrifft.“

Zu der oben erwähnten Bausumme und dem Kaufpreis von 570000 M. für das Helbig'sche Grundstück und das anstoßende Straßenland treten ferner rd. 300000 M. für Auffüllung, Entwässerung, Befestigung und Einfriedigung der gesamten neuen Straßen- und Uferbauten zwischen dem Brückenvorplatz und Hotel Bellevue, sowie noch 30000 M. für Umpflasterung bestehender Straßenzüge an der katholischen Hofkirche und dem Theater-Platz. Der beigelegte Tilgungsplan für die Ausgabe dieser Platzgestaltung einschließlich des Augustus-Brückenbaues, die zunächst aus der Anleihe von 1908 bestritten werden soll, ist so aufgestellt, daß der jährliche Haushaltsplan weder durch Verzinsung noch Rückzahlung dieser Summen betroffen wird, vielmehr sind die Erträgnisse aus städtischen Betrieben und Unternehmungen neben den unmittelbaren Einnahmen an Pacht- und Brückenzoll dafür vorbehalten. Steht also heute nach jahrelangen eingehenden Vorbereitungen und nach dem einstimmigen Urteil der maßgebenden deutschen und einheimischen Künstlerschaft die praktische Notwendigkeit und die künstlerische Qualität der Erlwein'schen Gesamtanlage außer Zweifel, so werden die städtischen Körperschaften hoffentlich auch an der Finanzfrage keinen Anstoß nehmen und mit dieser Umgestaltung des Platzes als Ergänzung zu dem gewaltigen Brücken-Neubau ein Städtebild erhalten, das bisher bereits zu den großartigsten Anlagen Deutschlands zählte.“ —

(Schluß folgt.)

Der neue Bebauungsplan für Chicago.

Von Dr. Werner Hegemann in Berlin. Hierzu eine Bildbeilage.



Die Bestrebungen für die Gewinnung eines einheitlichen Bebauungsplanes für das Gesamtgebiet Groß-Berlins haben vor kurzem ein lehrreiches Gegenstück in Chicago gefunden. Chicago mit seinen zwei Millionen Einwohnern ist geeignet, einen einigermaßen zutreffenden Vergleich für das Wachstum Groß-Berlins im letzten halben Jahrhundert zu liefern, während die älteren Millionenstädte, die dem Charakter ihrer Kultur nach in erster Linie mit Berlin verglichen werden müssen, verhältnismäßig langsamer gewachsen sind.

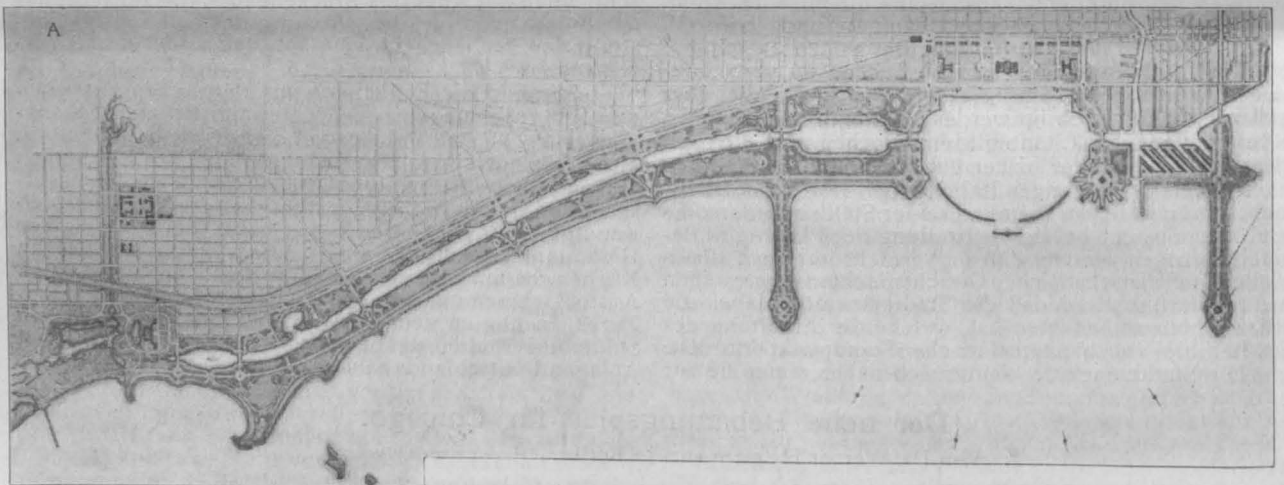
Chicago wird dank seiner überaus günstigen Lage als Seestadt — und doch im Herzen des nordamerikanischen Kontinentes — in der Zukunft wahrscheinlich in demselben Maße weiter wachsen wie bisher, und amerikanische Statistiker haben dargetan, daß seine Bevölkerung innerhalb der nächsten 30 Jahre auf 13 Millionen Seelen steigen, d. h. also beinahe zweimal so groß sein wird, als die des heutigen London.

Die Gestaltung der Erdoberfläche ist elementaren Naturgewalten unterworfen. Aber die Vergasungen, Gletscherwanderungen, die Erkaltung der Erdkruste usw. müssen gegenwärtig in unserer Teilnahme zurücktreten gegenüber dem Phänomen ungeheurer Großstadtbildung, die die Erdoberfläche mit einem steinernen Hemd überspinnt, wie die Korallentierchen einen Felsen der Südsee. Dieses in der Weltgeschichte beispiellose Phänomen bricht mit so plötzlicher Wucht herein, daß selbst das traditionsloseste Volk außergewöhnliche Leistungen von Geistesgegenwart an den Tag legen muß, um sich schnell genug von überkommenen und plötzlich unbrauchbar werdenden Daseinsformen loszureißen. Zwischen der rein physischen Ueberwindung der sich auftürmenden Schwierigkeiten und ihrer künstlerischen Unterwerfung klafft dann noch eine abgrundtiefe Kluft, die nur unter der Leitung starker siegesgewisser Schöpfergeister überbrückt werden kann.

Ein solches Beispiel wahrhaft bewundernswerter künstlerischer Unerschrockenheit haben die Männer an den Tag gelegt, die in Chicago unter der Führung des amerikanischen Meisters der Städtebaukunst, Daniel



Blick auf den geplanten Yachthafen, die Lagunen und die Stadt vom Grant-Park. Rechts anschließend der Industriehafen, im Hintergrund links der geplante Wasserpark.



Seeufer von Chicago-Avenue südlich bis nach Jackson Park.

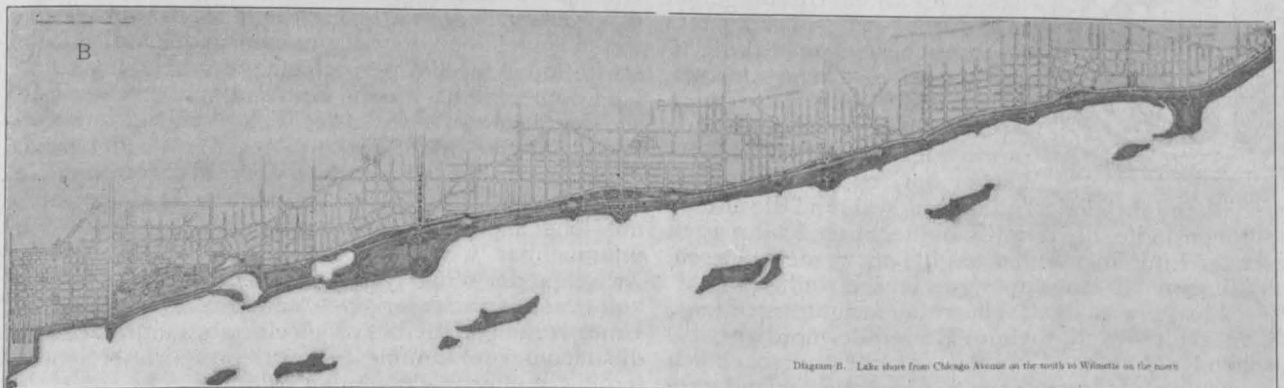
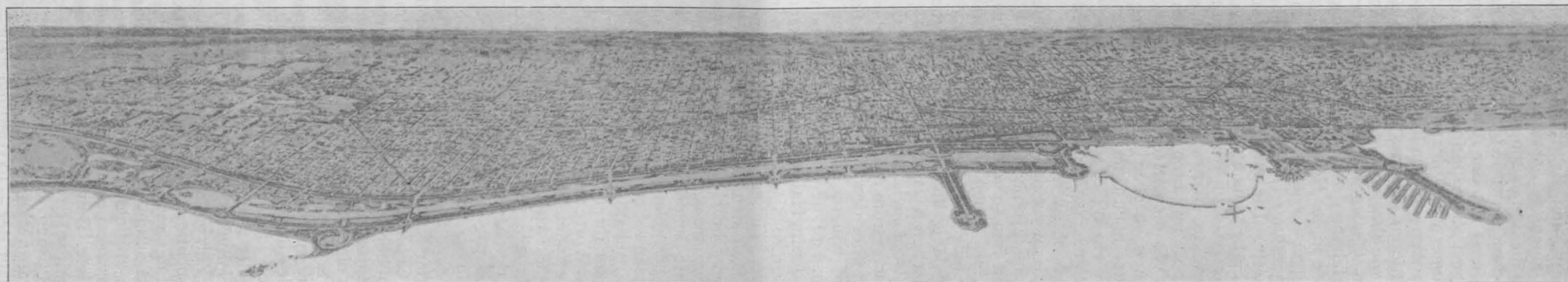


Diagram B. Lake shore from Chicago Avenue on the north to Wilmette on the north

Seeufer von Chicago-Avenue nördlich bis nach Wilmette.
Plan des zum Teil bereits ausgeführten Wasserparkes für Chicago.
Der neue Bebauungsplan für Chicago.



Forum-Anlage aus dem neuen Zentrum der Stadt. In der Mitte das neue Rathaus mit seiner alle Gebäude der Stadt überragenden Kuppel. Daneben das Gebäude der „Vereinigten Staaten“, sowie das Gebäude des „Staates Michigan“. Im Hintergrund Geschäftshäuser. Nach dem Entwurf von D. H. Burnham.



Blick auf die Stadt von Jackson Park nach Grant Park, nach West. Die Ufer-Behandlung zeigt einen Wasserweg (Lagunen) mit dem Yachthafen, mit Erholungs-„Piers“, sowie den geplanten Wasserpark, dessen linker, südlicher Teil bereits besteht. Der neue Bebauungsplan für Chicago.

H. Burnham, den gigantischen Bebauungsplan für eine 13-Millionenstadt geschaffen haben.

Wer an die Betrachtung und Beurteilung der neuen städtebaulichen Entwürfe für Chicago herantreten will, muß sich zuerst mit der Atmosphäre von selbstherrlichem, siegesfrohem Optimismus vertraut machen, in der die Männer von Chicago atmen und die über den grauen Fabriken und den lachenden Parks der „Königin des Mittleren Westens“ womöglich noch rosiger schwimmt, wie über jeder anderen Stadt Amerikas. Der Optimismus Chicagos wird einigermaßen illustriert durch die Haltung des Bürgers von Chicago, der nach seinem Tode in der Hölle erwachte und mit ahnungslosem Behagen ausrief: „Eigentümlich, wie sehr mich dieser vielgerühmte Himmel an mein liebes altes Chicago erinnert“. Die musterhaft-unverwüstliche Anpassungsfähigkeit, die aus diesen Worten spricht, hat sich in Chicago dann weiter gepaart mit dem sorglosen Uebermute, den die gütige Natur so oft denen schenkt, die sie mit ihren wirtschaftlichen Segnungen überhäuft. Wo die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes immer aufs neue Unendliches versprochen und immer wieder noch Unerwarteteres gehalten hat, da ist das „Wo ein Wille, ist auch ein Weg“ schließlich zu einer seligmachenden Religion geworden, der kein Himmel zu hoch ist.

Chicago mit seinen 30 Eisenbahngesellschaften ist das größte Eisenbahnzentrum der Welt. Gleichzeitig sichert ihm seine Lage am südlichen Punkte des Michigan-Sees einen bereits jetzt gewaltigen Seehandel, der außerdem unendlich ausdehnungsfähig ist; ausdehnungsfähig nicht nur mit den amerikanischen und kanadischen Küstenstädten an den großen Seen, sondern in wohl nicht zu ferner Zukunft auch durch den Lawrence-Strom mit dem Atlantischen Ozean und nach Süden über den Mississippi mit dem Golf von Mexico und von da durch den im Bau begriffenen Panama-Kanal mit dem Westen und fernen Osten. Der Frachteingang im Hafen von Chicago kann sich schon heute mit seinen 8½ Millionen Tonnen mit dem von Liverpool vergleichen. Der Gesamthandel Chicagos dagegen beläuft sich auf etwa 9 Milliarden Mark und der Wert der jährlich in Chicago erzeugten Güter erreicht die Summe von 4 Milliarden.

Die ältere Generation Chicagos, die jetzt zu Reichtum und Einfluß gelangt ist, hat das alles aus dem Nichts herauswachsen sehen. Der Aufschwung des Indianer-Forts zur wirtschaftlichen Zentrale eines Kontinentes hat sich unter ihren Augen vollzogen: kein Wunder also, daß das Wort „unmöglich“ in ihrem Sprachschatz keinen Platz findet. Kein Wunder ferner, daß Chicago in seinen städtischen Ruhmestafeln einige städtebauliche Kraftstücke vermerken konnte, deren Feststellung jedem den Atem ausgehen läßt, der etwa die phantastisch-großartigen Zukunftspläne der Stadt leichtthin als Luftschlösser abtuen möchte. So hat die Stadt im Jahre 1855 (mit damals 80000 Einwohnern) zur Verbesserung der Kanalisationsverhältnisse ihr gesamtes damaliges Gebiet von mehreren Quadratkilometern um 7 Fuß höher gelegt und die darauf stehenden Gebäude in demselben Maße buchstäblich in die Luft gehoben, was eine für damalige Verhältnisse höchst beachtenswerte Leistung darstellt.

14 Jahre später, im Jahre 1869, bemächtigte sich die Stadt des damals in Amerika gerade auftauchenden und von idealistischen Reformern propagierten Gedankens der städtischen Parks, und eingedenk des alten Wahlspruches der Stadt „Urbs in horto“ wurde in kürzester Zeit ein System von Parkanlagen und Park-Straßen geschaffen, wie es auf lange Zeit keine andere große Stadt der neuen Welt besaß und das noch heute das schönste Schmuckstück Chicagos bildet. Die achtziger Jahre eröffneten der Stadt ein neues Feld für eine erstklassige Leistung auf städtebaulich-hygienischem Gebiete. Damals forderte die Frage der bisher in den Michigan-See geleiteten Abwässer dringend eine neue Lösung. Mit einem Aufwande von einer viertel Milliarde Mark wurde ein Kanal (der „Drainage-Canal“) gebaut, der — 1900 fertiggestellt — die Abwäs-

ser der Stadt zum großen Teil in den Desplaines- und Illinois-Strom und von da in den Mississippi und den Golf von Mexico führt.

Nach 1900 wurde mit riesigem Aufwand das muster-gültige System von populären Spielparks mit öffentlichen Klubhäusern geschaffen, wobei die Süd-Park-Kommission in der südlichen Hälfte der Stadt allein 70 Mill.M. für 22 herrliche Volks-Parks verausgabte.

In den 90er Jahren kam der gewaltig gesteigerte bürgerliche Stolz Chicagos zum Ausdruck in der bis auf den heutigen Tag wohl kaum überbotenen Welt-Ausstellung, bei der für Gebäude und Grund und Boden allein mehr als 80 Millionen Mark ausgegeben worden sind. In dieser Weltausstellung von 1893, bei der ihr Geld verloren zu haben noch heute viele alte Bürger von Chicago mit Stolz erfüllt, sind die Wurzeln für die gigantischen Pläne für das neue Chicago zu suchen. Das grandiose Vorbild der für die Ausstellung geschaffenen großgedachten Gruppenanlagen hat sich der Phantasie Chicagos unauslöschlich eingeprägt. In einer der zur Vorbereitung des Riesenwerkes stattfindenden täglichen Sitzungen der Magnaten, Künstler und Architekten Chicagos hat der große Bildhauer Saint Gaudens begeistert ausgerufen, indem er Burnham's Hände dabei schüttelte: „Sind Sie sich klar darüber, daß dies hier die großartigste Versammlung von Künstlern seit dem 15. Jahrhundert ist?“

Diese regelmäßigen Sitzungen zur schnellen Durchführung eines künstlerischen und finanziellen Riesenunternehmens waren eine unschätzbare Schulung für vertrauensvolles flottes Zusammenarbeiten, für jenen von herzlicher Loyalität zu einer großen Sache getragenen brüderlichen Korpsgeist, von dessen beglückender Wärme und Wirksamkeit Jeder zu erzählen weiß, der eine amerikanische Schule besucht hat. Als dann die Weltausstellung vorüber war, suchte sich die in diesem Geiste zusammengewachsene Gemeinde von Streikern für die Größe Chicagos ein neues und weniger vergängliches Ziel: Ganz Chicago — nicht nur ein beschränktes Ausstellungsgelände — sollte im Sinne einer herrlichen Gesamtanlage behandelt und zur schönsten Stadt des Kontinentes, vielleicht der Welt, neu geschaffen werden. Die Leitung bei der Arbeit für dieses neue Ziel übernahmen zwei Gesellschaften von reichen und einflußreichen Bürgern Chicagos, die sich später im „Commercial Club“ zusammenschlossen und die unter ihren Mitgliedern auch die Architekten Daniel H. Burnham und Edward H. Bennett zählten. Von diesen beiden Inspiratoren der städtebaulichen Arbeiten für Chicago nahm besonders Burnham bereits seit langem eine hervorragende und allgemein anerkannte Stellung als Städtebauer ein. Sein Vorsitz bei der bundesstaatlichen Kommission für den Bebauungsplan von Washington, seine umfangreichen Arbeiten für San Francisco und Cleveland und sein Bebauungsplan des Stadtviertels für die amerikanische Regierung in Manila (Philippinen), sowie seine vorzüglichen Leistungen auf architektonischem Gebiet (Zentralbahnhof in Washington, die populären Gesellschaftshäuser in den Spielparks von Chicago) haben seinem Namen weit über die Grenzen Amerikas hinaus Klang verliehen. Aber nicht nur als Künstler wurde Burnham für die städtebauliche Bewegung Chicagos von Bedeutung, sondern auch als großherziger Finanzier der technischen Vorarbeiten. Als in seiner Gegenwart die Summe von 70—80000 Dollar genannt wurde, die nach einer oft wiederholten Presse-Nachricht vom Commercial Club für die Vorarbeiten zum neuen Bebauungsplan verausgabt worden ist, erklärte er dem Verfasser dieser Zeilen, daß außerdem mehr als 20000 Dollar aus seiner eigenen Tasche geflossen seien und daß die Gesamtausgaben für die Vorarbeiten auf mehr als 100000 Dollar, also nahezu eine halbe Million Mark zu veranschlagen sind, wobei Burnham's und Bennett's eigene Arbeit ihrer Vaterstadt unberechnet zur Verfügung stand.

Mit solchen Mitteln an der Hand war es möglich, einen umfangreichen Stab tüchtiger Mitarbeiter für die Sache zu verpflichten. Auf dem Dache des zwanzig-

geschossigen Railway-Exchange-Gebäudes, in dessen 14. Geschoß sich die unabsehbaren Bureaus der Firma Burnham & Co. befinden, wurde ein eigenes Observatorium gebaut, um aus einer turmhohen Vogelperspektive mit genügender Ueberlegenheit die bauliche Zukunft der Stadt planen zu können. Unter den Mitarbeitern verdient der Maler Jules Guérin besonders genannt zu werden, weil er mit seiner an den ihm ebenbürtigen großen Landsmann Maxfield Parrish gemahnenden märchenhaften Malweise verstanden hat, den Schaubildern des zukünftigen Chicago zauberisch packenden Reiz zu geben und selbst den trockensten Plänen künstlerischen Charakter zu verleihen.

Dieses stolze Anschauungsmaterial steht im Museum der schönen Künste in Chicago zur öffentlichen Besichtigung. Es hat als Grundlage gedient für einen

commercial Club herausgegeben worden ist. Außer den auf Chicago bezüglichen Bildern enthält die Schrift, die ein für Chicago's Bedürfnisse zugeschnittenes Handbuch des Städtebaues darstellt, zahlreiche städtebauliche Musterbeispiele aus alter und neuer Zeit aus vielen europäischen Städten und in erster Linie aus Paris. Unsere Abbildungen sind diesem schönen Werke nachgebildet.

In dieser Denkschrift werden nach einer Schilderung der Entwicklung des städtebaulichen Gedankens in den großen Städten und namentlich in Chicago in besonderen Kapiteln die Pläne für die Ausbildung des Chicagoer Parksystems, des Systems der Fracht- und Personenbeförderung, des Straßenschemas innerhalb der Stadt und in ihrer Umgebung und schließlich die Neugestaltung der Innenstadt um weiträumige drei-



Teil der vielfach farbigen 142 Illustrationen der in weißes Pergament gebundenen, prächtig ausgestatteten Denkschrift „Plan of Chicago“, die mit einem gut geschriebenen Text von Charles Moore vom Com-

fache Foren-Anlagen behandelt. Zum Schluß werden die Aussichten auf die Durchsetzung der vorgeführten Pläne und die dabei angerührten rechtlichen Streitfragen unter Heranziehung erster juristischer Kräfte erörtert.

(Fortsetzung folgt.)

Eine Reichsgerichtsentscheidung über die Anwendung des Kunstschutzes auf Werke der Baukunst.

In einem an die Vorinstanz zurückgewiesenen Prozeß, in welchem auf Grund des Kunstschutzes geklagt wurde, hat der V. Strafsenat des Reichsgerichtes am 25. Januar d. J. ein Urteil gefällt, das die von uns seiner Zeit bei Besprechung des Entwurfes zu diesem Gesetz ausgesprochene Ansicht bestätigt, daß die Einbeziehung der Werke der Baukunst in den Schutz des Gesetzes über das „Urheberrecht an Werken der bildenden Künste und der Photographie“ zwar von ideellem Wert für die von diesem Schutz bis dahin grundsätzlich ausgeschlossene Baukunst, durch die einschränkende Bestimmung des § 2 des am 9. Januar 1907 veröffentlichten Gesetzes, wonach die Bauwerke nur geschützt werden, „soweit sie künstlerische Zwecke verfolgen“, in seinem praktischen

Werte für die Architektur dagegen nur gering anzuschlagen sei. Bekanntlich hat sich der „Verband deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine“ durch verschiedene Eingaben an das Reichsjustizamt und den Reichstag selbst vergeblich bemüht, eine allgemeinere Fassung des Schutzes der Baukunst durch dieses am 1. Juli 1907 in Kraft getretene Gesetz herbeizuführen. Die uns vorliegende Entscheidung ist zwar in einem Prozesse gefällt worden, der sich zur Anrufung des Schutzes nach diesem Gesetz an sich wenig eignet, ist aber von grundsätzlicher Bedeutung hinsichtlich der Auffassung des Gesetzes, die vollständig den von der Architektenschaft seiner Zeit bekämpften Motiven zum Gesetze entspricht.

Der Tatbestand ist folgender: Einer Architekturfirma

war auf Grund eines Wettbewerbes um den Entwurf zum Rathause einer Gemeinde der Auftrag zur Ausarbeitung des Ausführungs-Entwurfes und der Ueberwachung der Ausführung erteilt. Zur Eröffnung wollte der Gemeindevorsteher eine Festschrift herausgeben und die Architekten erklärten sich bereit, gegen eine zu vereinbarende Vergütung der Ausführung entsprechende Zeichnungen hierfür zu fertigen. Eine Einigung kam nicht zu stande und die Firma verweigerte darauf dem Gemeindevorsteher, mit dem sie auch sonst in Differenzen geraten war, die Einfügung von Zeichnungen des Baues in die Festschrift. Trotzdem ließ dieser eine Ansicht des fertigen Bauwerkes und einige Grundrisse nach den Entwurfszeichnungen, die mit der Ausführung nicht mehr ganz übereinstimmten, in die Festschrift aufnehmen. Die Architekten klagten auf Grund des Kunstschutzgesetzes und das Landgericht in X. verurteilte darauf den Gemeindevorsteher zu 100 M. Geldstrafe und verfügte die Vernichtung der zur widerrechtlichen Vervielfältigung benutzten Vorrichtungen, sowie der der Festschrift beigegebenen Grundrißblätter. Das Gericht begründete die Entscheidung damit, daß der Beklagte durch die entgegen dem Einspruch des Architekten erfolgte Beigabe der nach den Originalzeichnungen vervielfältigten Grundrißzeichnungen das Urheberrecht des Architekten strafbar verletzt habe. Denn diese Zeichnungen „bringen den Entwurf zu dem Rathause der Gemeinde Y zur Darstellung, einem Bauwerke, das mit einem wesentlichen Kostenaufwande unter Heranziehung namhafter Architekten errichtet wurde und nicht nur Bureauzwecken dienen, sondern die Bedeutung des Gemeinwesens zu monumentalem Ausdruck bringen sollte, mithin künstlerische Zwecke verfolgt“. Der Vervielfältigung der Zeichnungen stehe im vorliegenden Falle keine der im Gesetz vorgesehenen Ausnahmebestimmungen schützend zur Seite, es bedurfe also zur Vervielfältigung der Genehmigung.

Der V. Strafsenat des Reichsgerichtes hat dieses Urteil nebst den ihm zugrunde liegenden Feststellungen aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückgewiesen, indem es der in der Revision geltend gemachten Bemängelung des Urteiles folgte, daß dieses rechtlich nicht einwandfrei festgestellt habe, daß die hier in Betracht kommenden drei Grundrisse Entwürfe für Bauwerke im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 9. Jan. 1907 darstellen. Das Reichsgericht sagte:

„Nach § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes vom 9. Jan. 1907 gehören auch Bauwerke zu den Werken der bildenden Künste, soweit sie künstlerische Zwecke verfolgen. Damit ist ein Doppeltes ausgedrückt, einmal, daß aus der Zahl der Bauwerke nur die im Sinne des Gesetzes schutzfähig sind, mit denen oder bei denen künstlerische Zwecke verfolgt werden, sodann, daß solche an sich schutzfähigen Bauwerke den Schutz nur genießen, insoweit diese Voraussetzung zutrifft, d. h. insoweit sie künstlerische Zwecke verfolgen. Dient daher das Bauwerk nicht als solches künstlerischen, sondern Gebrauchszwecken, so kann der Schutz des Gesetzes immer nur in den Beziehungen und Teilen eintreten, in denen trotz des Gebrauchszweckes über diesen hinaus künstlerische Zwecke verfolgt werden. Das kann, wie die Revision mit Recht andeutet, beispielsweise zutreffen auf die äußere Gliederung und Ausstattung des Bauwerkes, also auf Fassaden, Erker, Auf- und Eingänge u. dergl., oder auf gewisse Teile der Innenausstattung, wie auf das Treppenhaus usw. Dies ergibt sich als Sinn des Gesetzes auch aus seiner Entstehungsgeschichte, insbesondere aus der Begründung der §§ 1, 2 zu dem insoweit sachlich unverändert gebliebenen Entwurf des Bundesrates.

Wenn sodann in § 2 Abs. 2 des Gesetzes bestimmt wird: „Als Werke der bildenden Künste gelten auch Entwürfe . . . für Bauwerke der in Abs. 1 bezeichneten Art“, so ist damit ausgesprochen, daß den Schutz dieses Gesetzes auch die Entwürfe zu den in dessen Sinne schutzfähigen Bauwerken genießen sollen, d. h. daß hinsichtlich ihrer der Schutz einzutreten habe, wenn und soweit sie gesetzlich geschützte Bauwerke zum Gegenstand haben. Die gleiche Beschränkung kommt auch in § 4 des Gesetzes zum Ausdruck, wenn es dort heißt: „Soweit Entwürfe als Werke der bildenden Künste anzusehen sind, findet das Gesetz, betreffend das Urheberrecht an Werken der Literatur usw., vom 19. Juni 1901 — Reichsgesetzblatt S. 227 — auf sie keine Anwendung“.

Die etwaige Annahme, die Entwürfe zu Bauwerken seien als Ganzes, d. h. in vollem Umfang und ohne Einschränkung für schutzfähig erklärt, sofern nur das Bauwerk überhaupt zu den in § 2 Abs. 1 bezeichneten gehöre, möge es den gesetzlichen Schutz auch bloß hinsichtlich eines einzelnen, im Verhältnis zu seiner sonstigen Zweckbestimmung vielleicht untergeordneten Teile, wie beispielsweise eines Erkers, genießen, muß von der Hand gewiesen werden. Sie würde jeder inneren Berechtigung entbehren,

fände auch in der Entstehungsgeschichte des Gesetzes keinerlei Stütze. Denn in den damals gepflogenen Erörterungen handelt es sich nur darum, wie das Verhältnis beider Gesetze zu einander im allgemeinen zu bestimmen sei. Es wurde anerkannt, daß sich die Voraussetzungen der Gesetze dann vollständig decken, wenn die Abbildung zwar Kunstzwecke verfolge, aber nicht, wie das Literaturschutzgesetz voraussetze, ihrem Hauptzweck nach. Für diesen Fall sollte nach der unwidersprochen gebliebenen Erklärung des Regierungsvertreters ausschließlich das Kunstschutzgesetz zur Anwendung kommen. Hierin gelangt zum Ausdruck, daß, soweit in einem Einzelfalle an sich die Tatbestände beider Gesetze einander decken würden, nur das Kunstschutzgesetz Platz zu greifen hat. Dagegen ist die hier zur Entscheidung stehende Frage nicht berührt worden, ob die Entwürfe zu einem Bauwerk in ihrer Gesamtheit — schlechthin und unterschiedslos unter das Kunstschutzgesetz fallen sollen, sobald das Bauwerk, sei es auch nur in einem einzelnen Teil oder in einer einzelnen Beziehung Kunstschutz genießt.

Danach läßt sich die weitere Folgerung nicht ablehnen, daß, wenn ein einzelner Entwurf zu einem Gebäude, z. B. wie hier ein Grundriß, in einem Teil diejenige Seite des Bauwerkes betrifft, die dieses dem Kunstschutz unterwirft, im übrigen aber nicht, hinsichtlich des erstbezeichneten Teiles auf ihn das Kunstschutzgesetz, hinsichtlich seiner übrigen Teile aber das Literaturschutzgesetz anzuwenden ist, sodaß insofern mit Beziehung auf denselben Entwurf allerdings beide Gesetze gleichzeitig zur Anwendung gelangen können.

Diese Gesichtspunkte hat die Strafkammer verkannt. Das Rathaus ist ein Bauwerk, das als Ganzes den seiner Bestimmung entsprechenden Gebrauchszwecken der Gemeinde und ihrer Verwaltung, also nicht künstlerischen Zwecken dienen sollte. Künstlerische Zwecke konnten auf der von der Strafkammer selbst festgestellten tatsächlichen Grundlage mithin nur in Einzelbeziehungen der gekennzeichneten Art verfolgt sein. Schon hieraus ergibt sich, daß die Grundrisse nicht ohne Weiteres als Ganzes Entwürfe im Sinne des § 2 Abs. 2 des Gesetzes sein können, daß sie es vielmehr nur insofern und insoweit sind, als sie eben diese Beziehungen des Bauwerkes betreffen. Die gedachten Feststellungen weisen an sich nur darauf hin, daß das Rathaus nach der Auffassung der Strafkammer bestimmt sei, in seiner äußeren Erscheinung, d. h. nach der Gestaltung, die seinem Aeußeren gegeben ist, künstlerischen Zwecken zu dienen. Zwar kann eine künstlerische Wirkung auch durch die innere Ausgestaltung des Bauwerkes bezweckt werden; es ist insbesondere nicht ausgeschlossen, daß dieser Zweck sogar schon durch die Anordnung von Innenräumen verfolgt wird. Allein wenn, wie hier, ein für den Gebrauch einer Verwaltung bestimmtes Nutzgebäude in Frage steht, würde ein solcher Zweck durch die oben wiedergegebene allgemeine Wendung des Urteils nicht rechtlich nachgewiesen erscheinen, zumal die Strafkammer selbst anerkennt, daß das Gebäude jedenfalls in erheblichem Umfang bloßen Bureauzwecken zu dienen hat. Das würde selbst dann noch nicht zutreffen, wenn die Innenräume im Hinblick auf diese ihre Bestimmung als besonders zweckmäßig angeordnet zu erachten wären. Danach ist nicht abzusehen, wie hier Grundrisse, die vorzugsweise die Gestalt und Lage der Innenräume, insbesondere solche der zuletzt gedachten Art flächenmäßig darstellen, zu der künstlerischen Seite des Bauwerks in Beziehung stehen sollen. Es wären deshalb die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Juni 1901, insbesondere die des § 1 N. 3 in Betracht zu ziehen gewesen. Wenn dort gesagt ist, daß nach Maßgabe dieses Gesetzes die Urheber von solchen Abbildungen . . . technischer Art geschützt werden, die nicht ihrem Hauptzwecke nach als Kunstwerke zu betrachten sind, so wird damit nur eine Abgrenzung nach der Seite des Kunstwerkes gegeben, in dem Sinne also, daß Abbildungen, die ihrem Hauptzwecke nach Kunstwerke sind, den Literaturschutz nicht genießen sollen, daß es mit anderen Worten insoweit bei dem Kunstschutze bewendet. Soweit dies nicht zutrifft, soll der Literaturschutz eintreten. Dieser soll also Platz greifen hinsichtlich aller Abbildungen der bezeichneten Art, mag damit ein künstlerischer Zweck verbunden sein, der nicht der Hauptzweck ist, oder überhaupt keiner, mag also nur ein wissenschaftlicher oder technischer Zweck verfolgt werden. Es kommt lediglich darauf an, daß diese Abbildungen im übrigen den allgemeinen Voraussetzungen des Urheberrechtes überhaupt entsprechen, d. h. daß sie sich als Ergebnis einer selbständigen schaffenden Geistestätigkeit darstellen (s. Entsch. Bd. 15, S. 405 [407]).“

Es wäre uns interessant, aus unserer Leserkreise auch Mitteilungen über eine erfolgreiche Berufung an das Kunstschutzgesetz zu erhalten. —



BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

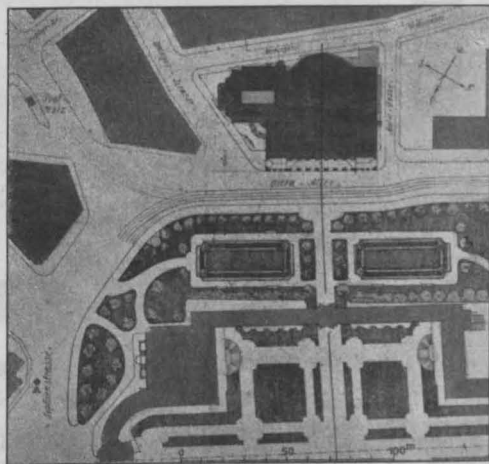
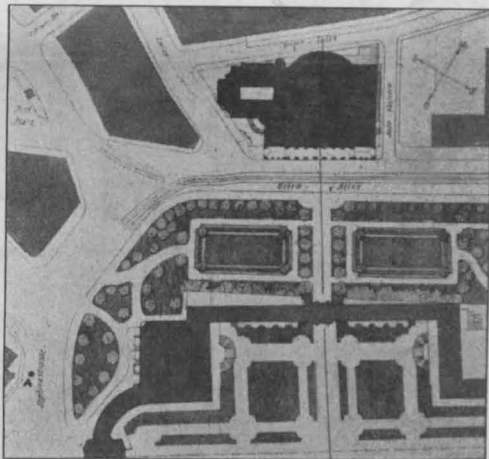
Der Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Erbauung eines Schauspielhauses in Dresden-Alstadt.

(Schluß aus Nr. 35.) · Hierzu die Abbildungen in Nr. 37.

Es wird nicht unsere Absicht sein, in eine Besprechung des Ergebnisses des Wettbewerbes einzutreten, soweit es die einzelnen Entwürfe betrifft. Von den Architekten und Teilhabern der Firmen, die durch die Verleihung der Preise ausgezeichnet wurden, ist jeder in der Lage, ein Schauspielhaus zu erbauen, das bühnentechnisch, verkehrstechnisch und künstlerisch besteht. Dagegen erscheint es uns vorteilhaft, mehrere allgemeine Gesichtspunkte zu besprechen, auf die der Wettbewerb mit einigem Nachdruck hingewiesen hat.

Zunächst die Wahl und die Größe der Baustelle. Im Hinblick auf den Verkehr und ihre Beziehungen zum Zentrum der Stadt kann die Baustelle nur als sehr günstig gelegen bezeichnet werden. Sie erfreut sich der unmittelbaren Nähe des Post-Platzes, auf welchem sich der Verkehr wie kaum an einer zweiten Stelle Dresdens konzentriert. Sie ist dieser Verkehrskonzentration aber auch wieder soweit entrückt, daß etwaige Verkehrs-Kollisionen mit Erfolg zu vermeiden sein werden. Der Haupteingang zum Schauspielhause war an die Ostra-Allee verlegt gedacht; von der im Programm offen gelassenen Möglichkeit, den Eingang etwa in der Großen Zwinger-Straße zu nehmen, ist nur vereinzelt Gebrauch gemacht worden und zwar nicht zugunsten des Gesamtentwurfes. Die meisten Entwürfe, darunter sämtliche preisgekrönte, haben den eigenartigen Verhältnissen der Örtlichkeit noch dadurch Rechnung getragen, daß sie zwischen künftigem Schauspielhaus und Hotel Weber eine kleine rechtwinklige Platzanlage aus dem Baugebiet ausschnitten und dieser durch einen Zierbrunnen, durch Anwendung von Arkaden oder durch andere künstlerische Mittel ein gefälliges, von malerischen Gesichtspunkten getragenes Bild zu verleihen trachteten, das zugleich geeignet wäre, gewisse ideale Beziehungen zum Zwinger herzustellen.

Diese Beziehungen zum Zwinger jedoch sind Umstände, welche gegen die Wahl der Baustelle einige Bedenken aufkeimen lassen. Bedenken, die nicht so sehr der nahen Nachbarschaft der zierlichen Zwingerbauten an sich, als der Massenentwicklung entspringen, die das Programm für das Bühnenhaus vorschrieb und die bei allen Entwürfen künstlerische Schwierigkeiten hervorrief, die nicht voll gemeistert wurden. Die Frage ertringt sich unserer Feder: Ist das Bühnenhaus in der Tat in der außerordentlichen Höhe nötig, in welcher die dem Wettbewerb zugrunde gelegten technischen Zeichnungen, die wir Seite 268 abbildeten, das verlangen? Wir haben uns von einem sehr erfahrenen Theaterbauer sagen lassen, daß eine Verminderung der Höhe der Bühnenkonstruktionen um mindestens 8 m möglich sei, ohne den Betrieb bei allen berechtigten Anforderungen,



Lageplan nach dem Entwurf von Lossow & Kühne mit Vorschlag zur Ablenkung der Ostra-Allee.

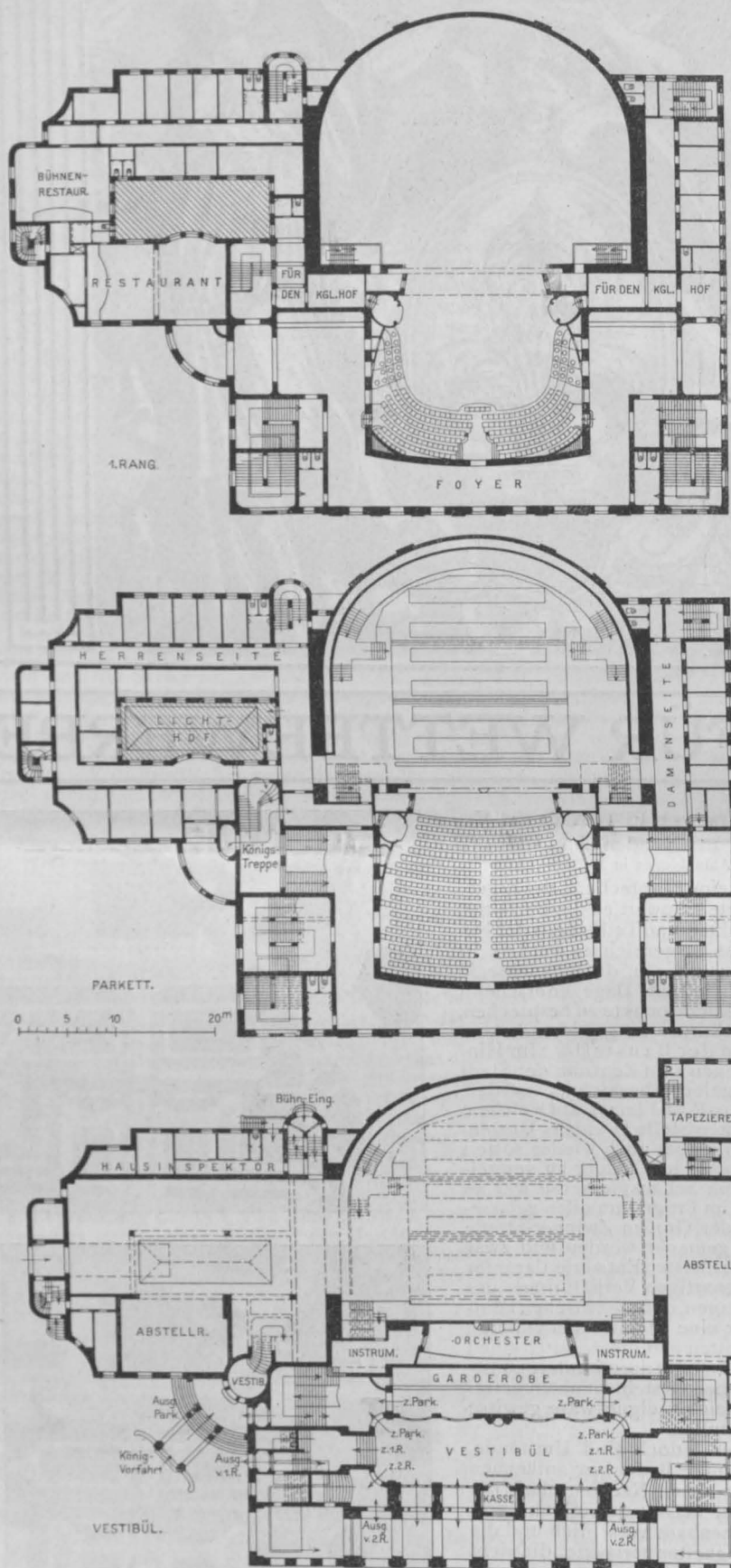
welche die heutige Entwicklung der Bühnentechnik zu stellen vermag, in nennenswerter Weise oder überhaupt zu beeinträchtigen. In der Abwägung der Baumassen der einzelnen Gebäudeteile zu einander aber spielt ein 8 m nie-

künstlers zum Schweigen gebracht werden können. Wir vermuten ferner, daß sich bei der Beurteilung des Wettbewerbes auch gegen die Anlage eines massiven Rundhorizontes mit Kuppel, so interessant dieses bühnentechnische Problem an sich ist, Widerspruch erhoben hat, der sich nach unserer Ansicht schon mit akustischen Gründen wohlbelegen ließe. Aus alledem scheint uns hervorzugehen, daß die Notwendigkeit nicht zu vermeiden sein wird, die bühnentechnischen Unterlagen für den Wettbewerb im Hinblick auf die Ausführung einer strengen, auch andere Meinungen berücksichtigenden Durchsicht zu unterziehen. Wir halten dann die Möglichkeit nicht für ausgeschlossen, daß im Aufbau eines auf andere Grundbedingungen gestellten Hauses sich künstlerische Verhältnisse werden schaffen lassen, die den Rücksichten, welche die Zwingerbauten für sich beanspruchen dürfen, nicht widersprechen.

Denn die sehr knappen Größenverhältnisse der Baustelle halten wir für kein unüberwindliches Hindernis, wenn man sich etwa entschließen sollte, das Maler-Gäßchen etwas in nordwestlicher Richtung zu verlegen und dem neuen Schauspielhause mehr Breitenentwicklung zu geben, eine Annahme, die allen Verkehrsräumen, namentlich der Gestaltung des Zuschauerhauses, zustatten kommen könnte. Diese Möglichkeit einer Verlegung des Maler-Gäßchens ist zurzeit noch gegeben, da die benachbarte Baustelle freigelegt ist und ein Neubau zwar geplant, über die ersten Vorarbeiten aber noch nicht hinausgekommen ist, wenn wir recht unterrichtet sind. Hierdurch ließe sich auch eine ungezwungene Achsenbeziehung zum Zwinger-Durchgang mit seinem bewegten Pavillon schaffen, eine Beziehung, die in verschiedenen Entwürfen mit Recht gesucht wurde, aber nicht immer ohne Zwang. Für den Zuschauerraum hätte die größere Breitenentwicklung der Baustelle den Vorteil, daß seine Querachse besser entwickelt werden könnte; bei gleichzeitiger Verringerung der Ausdehnung der Längsachse würden damit alle Plätze der Bühne näher gebracht, es würde also die Möglichkeit gegeben sein, die Plätze noch konzentrischer anzulegen, als es die Art der Baustelle bisher schon forderte.

Noch ein weiterer Vorteil wäre damit möglicherweise zu erreichen. Das Programm ließ die Freiheit offen, den Gehweg der Ostra-Allee unter der Bedingung zu überbauen, daß in Straßenhöhe ein ungehinderter Durchgang für den öffentlichen Verkehr frei gelassen werde. Damit war die Enge der Baustelle schon durch die Ausschreiber des Wettbewerbes anerkannt. Diese Freiheit hat aber noch zu dem Verlangen nach größerer Freiheit insofern geführt, als in einem Entwurf der Wunsch ausgelöst wurde, den Theater-Neubau zugunsten der Tiefenentwicklung der Baustelle über die Straßenflucht vorzurücken, der Straße eine leichte Abschwengung zu Ungunsten der Zwinger-Anlagen zu geben, um so an Raum für die Baustelle selbst zu gewinnen. Wir halten beide Annahmen im Interesse des Zwingers für nicht erwünscht. Je weiter die Massen des Theaterneubaus von den zierlichen Zwingerbauten entfernt werden können, je besser wird es für diese sein.

Hier kann jedes Meter von Bedeutung werden und hier kann es unter Umständen schwer in die Wagschale fallen, daß der massive Rundhorizont um ihn herum zur Verbindung der rechten und der linken Bühnenseite einen be-



Entwurf von Lossow & Kühne in Dresden.

drigeres Bühnenhaus eine solche Rolle, daß die Bedenken, die aus den zu großen Massen des Bühnenhauses für die zierlichen, graziösen Verhältnisse der Zwingerbauten sich ergeben müssen, durch die Hand eines gewandten Bau-

gleitenden Gang notwendig macht, der die Tiefenentwicklung des Hauses vielleicht unnötig belastet. Wenn man bisweilen sehen kann, mit welchen Tiefen-Verhältnissen der Baustelle sich neue amerikanische Theater begnügen müssen und wenn man wahrnehmen kann, in welcher findigen Weise hier aus der Not eine Tugend gemacht wird, das heißt, wie der Scharfsinn des Architekten aus der Ungunst der Verhältnisse Gewinn für neue Gedanken zu ziehen versteht, dann möchte man wünschen, daß auch die hier zur Verfügung stehende Baustelle solche neue Gedanken auflösen möge. Eher noch als ein Vorrücken in die Ostra-Allee scheint uns ein Zurückrücken in die Gerber-Gasse möglich zu sein, umso mehr, als der Bebauungs-Plan mit einer sehr erheblichen Verbreiterung dieser Gasse rechnet und der Wert der hierfür die Verbreiterung in Frage kommenden Häuser der gegenüberliegenden Straßenseite kein allzu großer ist.

Inbezug auf die stilistische Durchbildung des Äußeren und die Wahl der tectonischen Formen haben sich die meisten Entwürfe des Wettbewerbes, vor allem auch sämtliche preisgekrönten, einer natürlichen Regung des künstlerischen Gegensatzes folgend entschlossen, den bewegten und graziösen Linien der Zwinger-Bauten, dem leichten Formenspiel des achtzehnten Jahrhunderts die strengen, großen Linien einer antikisierenden Stilart entgegenzustellen zu gegenseitiger Hebung der Wirkung. Hierdurch sind Wirkungen von hoher Schönheit und Geschlossenheit erreicht worden, bei denen nur die großen Baumassen der Bühnenhäuser zu störenden Momenten wurden.

Nach den vorstehenden Erörterungen will es uns also scheinen, daß die Wahl der Baustelle für das neue Schauspielhaus ersten Bedenken nicht begegnet, sofern die uns freilich nicht bekannten näheren Umstände es erlauben würden, sich zu entschließen, von einigen der bühnentechnischen Vorschriften abzusehen, das Bauwerk etwas in die Gerber-Gasse hineinzuverschieben und an Raum für die Baustelle etwa in der Richtung des Maler-Gäßchens das zu suchen, was sie selbst nicht herzugeben in der Lage ist. Daß die Veredelung jenes Teiles der inneren Stadt, der trotz der Nähe der Zwinger-Anlagen in seiner Bedeutung und seinen wirtschaftlichen Verhältnissen stark zurückgeblieben ist, durch ein Monumental-Gebäude vom Range eines königlichen Schauspielhauses nur erwünscht sein kann, ist neben den vielen Fragen, die hier noch zu lösen sein werden, keine Frage mehr. —

Albert Hofmann.

Wettbewerbe.

Wettbewerb um das Bismarck-Nationaldenkmal auf der Elisenhöhe bei Bingen-Bingerbrück. Der Denkmal-Ausschuß hat zu den früheren Bekanntmachungen über den Wettbewerb

noch die folgenden hinzugefügt:

1. Der Ablieferungstermin für die Wettbewerbsentwürfe



Entwurf „Wo ein Wille da ein Weg“ von Havestadt & Contag in Wilmsdorf, Prof. Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg und Prof. Dr. Otto Blum in Hannover. IV. Preis 10 000 M.
Gesamplan der Um- und Neugestaltungen in den bebauten Teilen der inneren Stadt. (Vergl. dazu die Schaubilder in No. 37.)
Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert.

ist auf den 30. November 1910, mittags 12 Uhr, festgesetzt, da der bisher angesetzte Ablieferungstermin (1. Juli 1910) von vielen Seiten als verfrüht beanstandet worden ist.

2. Die Einsendung hat zu erfolgen an den Ausschuss für das Bismarck-Nationaldenkmal zu Düsseldorf, Kunstpalast. Sendungen, die vor dem 1. November 1910 erfolgen, müssen zurückgewiesen werden.

3. Um den Nachweis der Herstellungskosten zu erleichtern und einen einheitlichen Maßstab für die Berechnung der Kosten der am Denkmal notwendig werdenden Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des Unterbaues zu erzielen, sollen seitens der Teilnehmer am Wettbewerb die nachstehenden Einheitssätze bei Aufstellung des Kostenanschlages zugrunde gelegt werden: a) für 1 cbm Erdaushub (bis 3 m Tiefe) = 1,50 M.; b) für 1 cbm Zementbeton mit Rheinkies = 20 M.; c) für 1 cbm Bruchsteinmauerwerk aus der im Rheintal vorhandenen Grauwacke = 14 M.; d) für 1 qm Bruchsteinverblendung am Sockel in ausgesuchten Steinen aus demselben Material in Bossen = 8 M.

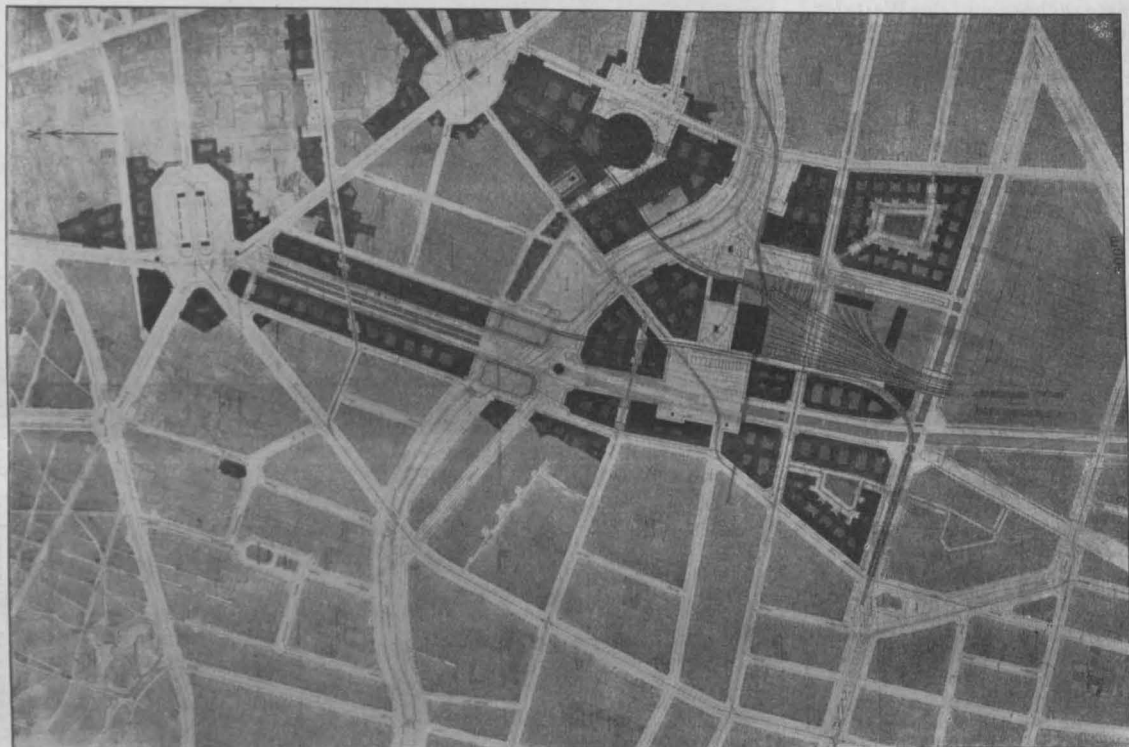
Für die Arbeiten des Oberbaues, die in dem verschiedensten Material (Granit, Kalkstein, Sandstein usw.) ausgeführt werden können, ist die Angabe eines Einheitspreises nicht wohl möglich.

Es wird seitens des Ausschusses darauf hingewiesen, daß es in jedem Fall sich empfehlen würde, für die sicht-

Lageplan ist im Maßstabe 1:1000 gehalten, um möglichst die ganze, für die Teilnehmer irgendwie in Frage kommende Umgebung zur Darstellung bringen zu können. Dieser Plan kann also nicht unmittelbar zur Einzeichnung des Denkmal-Entwurfes benutzt werden, da hierfür der Maßstab 1:500 vorgeschrieben ist. Es hätte vielmehr eine entsprechend vergrößerte Auftragung des für die Darstellung des Entwurfes wesentlichen Teiles des Situationsplanes zu erfolgen.

9. Nach § 2 des Preisausschreibens wird es dem Künstler ausdrücklich überlassen, wohin auf dem mit kleinen lateinischen Buchstaben abcd bezeichneten Gelände er den Schwerpunkt der Denkmalanlage verlegen will. Gewicht wird allerdings darauf gelegt, daß das Denkmal in seinem Hauptteil von allen Seiten gleichmäßig sichtbar ist. Diesem Wunsche genügt der mit großen lateinischen roten Buchstaben ABCD umdruckte Teil. Daß Nebenanlagen, Ausgestaltung eines Festplatzes usw. nicht innerhalb dieses engeren Ausschnittes untergebracht werden können, versteht sich. Die Anlage von Zufahrtstraßen usw. muß in den Entwürfen zur Darstellung kommen, bleibt jedoch im Einzelnen dem Ermessen des Bewerbers überlassen.

Ein Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes für einen Teil des Stadtgemeindebezirkes Bunzlau, für eine Fläche von etwa 300 ha, wird vom Magistrat zum 1. Okt. 1910 erlassen. 3 Preise von 3000, 2000 und 1500 M. Im Preis-



Entwurf „Wo ein Wille da ein Weg“ von Havestadt & Contag in Wilmsdorf, Prof. Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg und Prof. Dr. Otto Blum in Hannover. IV. Preis 10000 M. Umgestaltung im Stadtinneren infolge Zusammenfassung des Potsdamer- und des Anhalter-Bahnhofes zu einem Süd-Zentralbahnhof. Vergl. das untere Schaubild auf der Bildbeilage zu No. 37.

Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert.

baren Teile des Unterbaues möglichst das Material der Steinbrüche der Umgegend — Grauwacke, Quarzit — zu verwenden. Der an der Südseite der Elisenhöhe befindliche alte Steinbruch kann nur insoweit ausgenutzt werden, als kleinere Abtragungen zur Erzielung einer etwa wünschenswerten Wirkung sich vornehmen lassen.

4. Die zurzeit auf der Elisenhöhe befindliche, in Ziegelrohbau ausgeführte Schutzhalle (das Tempelchen) muß selbstverständlich bei oder nach Errichtung des Denkmals beseitigt werden und ist daher in die Wettbewerbsentwürfe nicht mit zu übernehmen.

5. Ein Modell der Elisenhöhe hat die Firma Zöbus & Eisenmenger in Düsseldorf, Neanderstraße, im Maßstabe 1:500 ausführen lassen. Solche Modelle sind für 40 M. zu beziehen. Auch der Bildhauer H. Christmann in Bingen hat sich zur Lieferung von Modellen empfohlen.

6. Ein Querprofil der Örtlichkeit für das Denkmal steht den Teilnehmern zur Verfügung.

7. Die in den Plänen des Wettbewerbs-Ausschreibens angegebenen Maße sind in Metern über Berliner Nullpunkt (nicht etwa vom Rheintal aus) angegeben.

8. Der dem Wettbewerbs-Ausschreiben beigegebene

gericht u. a. die Hrn. Reg.- u. Brt. Mettke in Liegnitz, der Stadtbaurat von Bunzlau, sowie die Hrn. Geh. Reg.-Rat Dr. H. Muthesius in Nicolassée und Landesbrt. Prof. Theodor Goecke in Berlin. Unterlagen gegen 10 M., die zurückerstattet werden, durch den Magistrat. —

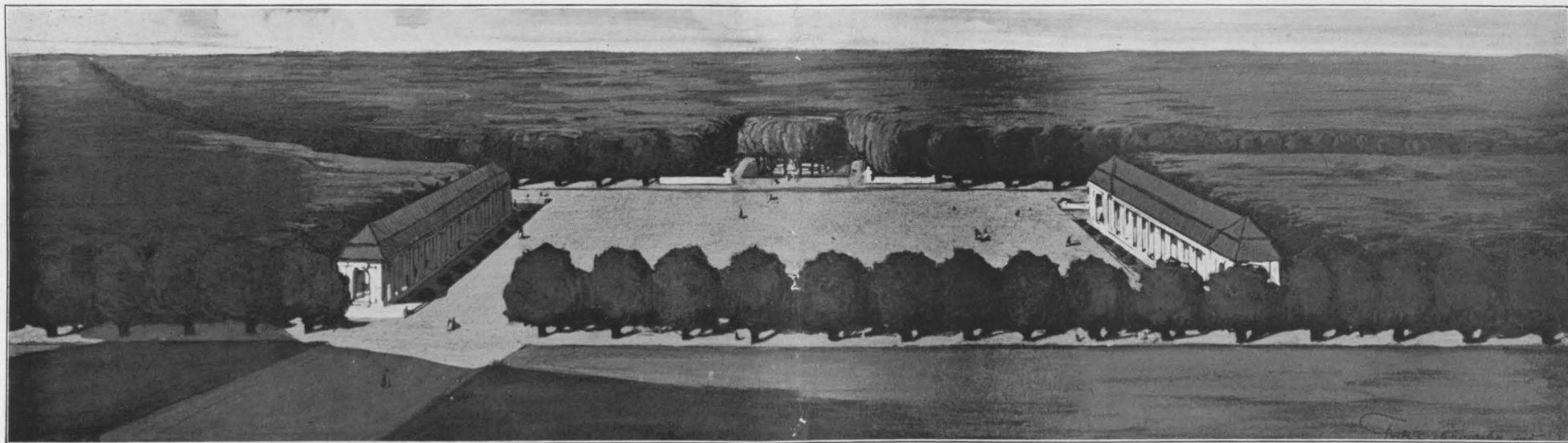
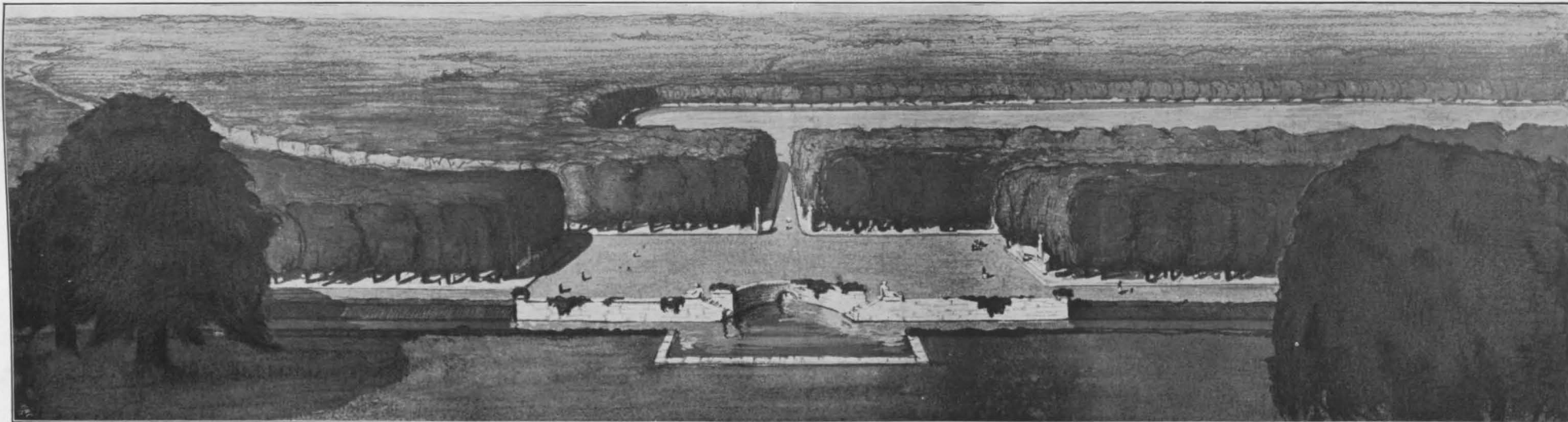
In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Mozart-Haus in Salzburg siegte mit dem I. Preis die Arbeit des Hrn. Prof. Rich. Berndt in München; den II. Preis errang die Arbeit des Architekten Prof. Fabiani in Wien, den III. Preis die des Hrn. Brt. A. v. Wurm in Arnkreuz bei Wien. Es liefen 64 Entwürfe ein. —

Inhalt: Zur Frage der Umgestaltung des Theaterplatzes in Dresden. — Der neue Bebauungsplan für Chicago. — Eine Reichsgerichtsentscheidung über die Anwendung des Kunstschutzgesetzes auf Werke der Baukunst. — Der Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Erbauung eines Schauspielhauses in Dresden-Alstadt. (Schluß.) — Wettbewerbe. — Abbildungen: Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert. —

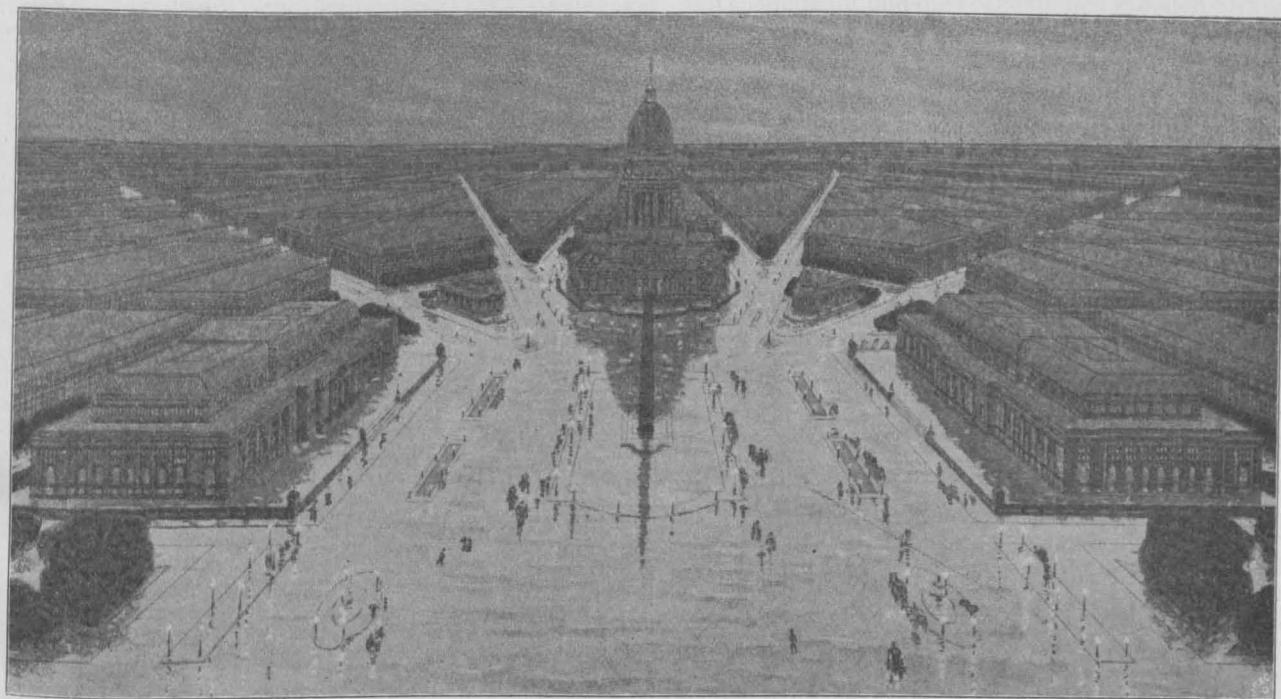
Hierzu Bildbeilage: Der neue Bebauungsplan für Chicago.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.

Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



NTWURF ZUR ANLAGE EINES STADTPARKES IN WINTERHUDE
 BEI HAMBURG. * PLATZ AM SPRUNGGARTEN (OBEN) UND
 PLATZ AN DER MARIA-LOUISEN-STRASSE. * ARCHITEKT:
 BAUDIREKTOR PROF. FRITZ SCHUMACHER IN HAMBURG. *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG * XLIV. JAHRGANG 1910, NO. 41. ≡



Blick nach Westen auf das geplante städtische Forum; in der Mitte das Rathaus. Platz und Gebäude bilden das Zentrum des Systemes der Arterien der Ringanlagen und des umgebenden Landes.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 41. • BERLIN, DEN 21. MAI 1910.

Der neue Bebauungsplan für Chicago.

Von Dr. Werner Hegemann in Berlin. (Fortsetzung.) Hierzu die Abbildungen Seite 317.

I. Der Umfang des neuen Chicago und das Parksystem.



Als stättliche Einführung in den Geist der neuen Bebauungspläne für Chicago ist der Plan einer großen Uferstraße um die unteren Zweidrittel des Michigan-Sees herum anzusehen. Der Michigan-See ist der größte See der Vereinigten Staaten, etwa 550 km lang und 160 km breit; die geplante Uferstraße soll unter Zusammenwir-

ken aller um den See verstreuten Ortschaften und durch gemeinsames Vorgehen der vier Staaten Michigan, Indiana, Illinois und Wisconsin nach einem einheitlichen Gedanken durchgeführt werden.

Die nächste Frage für den Städtebauer war dann: „Welches Gebiet soll als das eigentliche Chicago angesehen und den neuen Plänen zugrunde gelegt werden?“ Chicago befindet sich in dieser Beziehung in einer weitaus günstigeren Lage als Berlin, denn die einzige Gemeinde Chicago mit nur etwa 2 Millionen Einwohnern hat mit ihren 490 qkm ein um mehr als 50% größeres Gebiet, als die 35 Gemeinden des erweiterten Postbezirkes von Berlin, der nur 310 qkm bedeckt, obgleich seine vereinte Bevölkerung bedeutend größer ist als die Chicagos. Aber selbst dieses am Berliner Maßstab gemessene außerordentlich umfangreiche Gebiet Chicagos erschien seinen weitsichtigen Städtebauern noch zu gering. Um das neue Chicago zu erhalten, wurde mit einem Radius von etwa 60 engl. Meilen (etwa 90 km) ein Halbkreis geschlagen und so ein Gebiet von etwa 4000 Quadratmeilen (etwa 10000 qkm) westlich des Michigan-Sees abgegrenzt (Abb. S. 307). Der damit geschaffene Bezirk würde etwa einem Groß-Berlin, das östlich bis Frankfurt a. O. und westlich bis Rathenow mit Neu-Ruppin reicht, entsprechen. Doch trotz seines Umfanges ist er nicht größer, als das heute schon von den in

Chicago zusammenlaufenden elektrischen Vorortverbindungen bedeckte Gebiet, und ein Automobil kann in zwei Stunden vom Zentrum zur Peripherie gelangen.

Für das Gebiet von etwa 10000 qkm werden von dem neuen Bebauungsplan etwa 240 qkm für Neuerwerb zu Parkzwecken empfohlen und ein allseitig zugängliches, die Stadt mehrfach umarmendes und durchschneidendes System von Naturpark-Anlagen von der Bebauung ausgeschlossen (Abbildg. S. 314).

Den Bestrebungen zur Schaffung eines Waldgürtels war bereits vorgearbeitet worden durch das Zusammenwirken der 1899 von der Stadt geschaffenen Spezial-Park-Kommission und der 1903 von der Cook-Graf-schaft einberufenen Waldgürtel-Kommission. Für diese Bestrebungen ist, wie in so vielen amerikanischen Städten, Boston mit seinem einzigartigen Parksystem vorbildlich gewesen. Die Pläne für Chicago gehen aber noch einen bedeutenden Schritt weiter als alles vorher Durchgeführte oder Geplante. Der an den Michigan-See anschließende und die Stadt einschließende Halbkreis von Parkanlagen soll nämlich durch einen großgedachten Wasserpark längs des Seeufers zum Kreise geschlossen werden. Dieser Wasserpark soll in Form mehrerer 100—300 m breiter und zusammen mehr als 10 km langer Landzungen dem Seeufer vorgelagert werden und so eine bis zu etwa 100 m breite Lagune stillen Wassers für ungefährlichen Wassersport auf der einen Seite und einen idealen Bade- und Vergnügungsstrand nach der anderen Seite schaffen. (Vergl. die Abbildungen Seite 304 und 305.) Dieser sogenannte L a g u n e n p a r k - Plan ist einer der genialsten Gedanken des ganzen Entwurfes und trotz seiner phantastischen Großartigkeit beruht er auf einer beinahe prosaischen Basis. Es handelt sich dabei nämlich nur um eine sinnige und planmäßige Regulierung eines Teiles des Abfuhrwesens der Stadt. Chicago wirft jährlich etwa 1 Mill. cbm Müll und Erdreich (von Arbeiten wie z. B. die Untergrundbahnen) in den See, wo sie eine Gefahr für Ge-

sundheit und Schifffahrt bedeuten, wenn kein System in die Sache gebracht wird. Die Stadt geht daher schon seit vielen Jahren systematisch vor. Der gegenwärtige Grant-Park sowie die herrliche Uferstraße

Elmhurst und Salt Creek Reserve.

Mt. Forest Res.

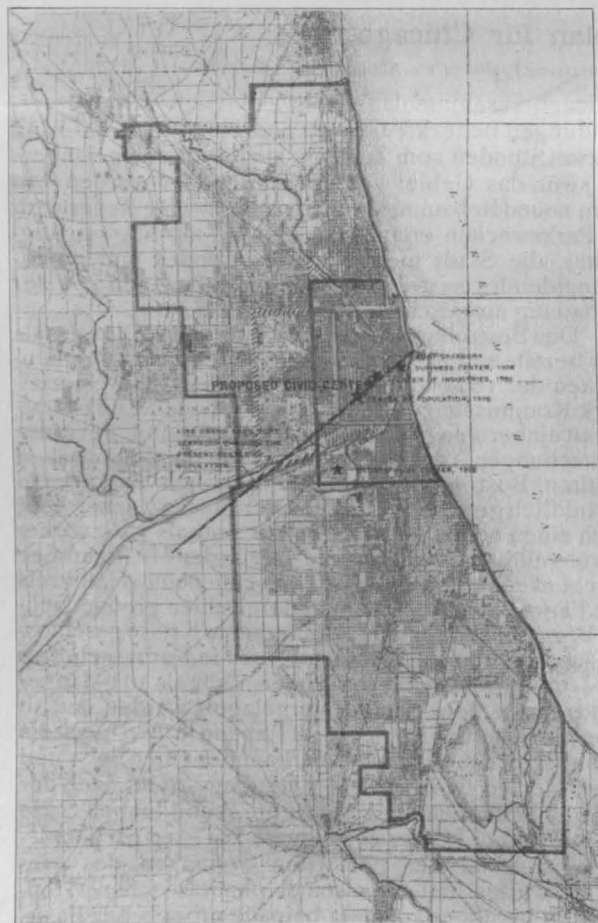
Lake Calumet Reserve.



Des Plaines Fluß Res.

Skokie Tal Res.

System der Parkanlagen und Parkstraßen im neuen Bebauungsplan.
(Die dunklen Stellen sind Parkanlagen und Parkwege.)



Die alten Stadterweiterungen Chicagos.
Die gerade schräge Linie von Fort Dearborn gibt die Verschiebung des Schwergewichtes der Bevölkerung nach Südwesten. Das Kreuz auf dieser Linie gibt den gegenwärtigen Schwerpunkt.

ten. Lange glatte Wasserstrecken für die Ruderregatten der beiden Universitäten Chicagos, gewundene schattige Buchten für das bunte amerikanische Sonntagsleben auf den Canoes mit Picknicks und Mandolinen, überall kleine Zufluchts-Häfen für den regen Segelsport des großen Sees, die Ufer als Badestrand eingerichtet, mit Clubhäusern und kleinen Restaurants eingefaßt oder verteilt zwischen formal gehaltene Parkanlagen. Das alles in unmittelbarer Nähe der großen Stadt, die im Sommer mit einem beinahe tropischen Klima zu kämpfen hat und wo die Spaziergänge am Wasser mit seinem Kühlungs-bereich von nicht hoch genug einzuschätzendem Wert für die Gesundheit der Stadt sind. Die ähnlichen Einrichtungen in Boston sind sehr stark in Anspruch genommen und bei der mörderischen Hitze sind die Wasserpark-Anlagen die Zuflucht der ärmeren Bevölkerung oft für ganze Nächte.

Die dem Ufer Chicagos parallel laufenden Landungen sollen in der Mitte unterbrochen werden durch zwei langesenkrecht in den See ragende „Vergnügungspiers“, wie sie mit ihren Rollschuhringen, Theatern, Tanzhallen, Restaurants und anderen Freuden dem Amerikaner von seinen Seebädern her geläufig sind. Zwischen den beiden Piers soll, gerade in Front des bereits aufgeschütteten Grant-Parkes und des Zentrums der Stadt ein riesiger Yachthafen angelegt werden. (Abbildung Seite 304 und 317.)

Im Anschluß an den nördlichen der beiden Piers und den daselbst ausmündenden Chicagofluß ist der Bau eines umfangreichen Industriehafens gedacht. Ein zweiter Industriehafen ist südlich des Lagenparkes am Ausfluß des sogenannten Calumet-Flusses geplant. Diese Industriehäfen sind nach Bedürfnis beliebig ausdehnbar; doch liegen die eigentlichen Häfen Chicagos vorläufig noch innerhalb der Flußmündung. Das Seeufer ist heute nur von den Eisenbahnen in Anspruch genommen, die durch eine Vorlagerung von Parkanlagen nicht beeinträchtigt werden. „Das Seeufer“, so stellt die Denkschrift fest, „gehört rechtmäßigerweise dem Volk. Es gibt ihm die einzige Möglichkeit einer großen, ungehinderten Aussicht bis zum Horizont“.

Außer dem geschilderten großen Wasserpark ist

als Ergänzung des bisherigen inneren Parksystèmes eine Reihe kleiner formal gehaltener Parkanlagen ins Auge gefaßt, die in engem Zusammenhang mit der geplanten Ausgestaltung des schon jetzt weit fortgeschrittenen Systemes von großen Boulevards stehen.

II. Das Straßensystem.

Neben der Durcharbeitung für die Reservierung von Grünflächen erfährt das 10000 qkm umfassende Ge-

den ausgedehnt und die vorhandenen radialen Straßen wenigstens im Inneren beinahe ganz verschwinden lassen. Die alten radialen Straßen werden von dem Entwurf in dem Sinne der March'schen „Ausfallstraße“ wiederhergestellt, erweitert und ergänzt. Daneben sind als weitere Hauptlinien des äußeren Netzes vier große Umfassungsstraßen geplant, von denen die äußerste etwa 400 km lang ist. Nach dem für den Distrikt Columbia mit der Hauptstadt Washington gegebenen Beispiel wird empfohlen, im ganzen Gebiet des neuen Groß-Chicago keine neuen Straßenbauten zu dulden, die sich nicht dem vorgeschlagenen System einpassen.

Für die Umgestaltung des Straßennetzes in dem bereits der Bebauung erschlossenen Stadtgebiet werden die drei Grundsätze aufgestellt, daß eine Reihe von Straßen zielbewußt in das Geschäftsviertel führen muß; daß aber zweitens andere Straßen vorhanden sein müssen, die den Verkehr um das Geschäftsviertel herumführen, dessen Ziel nicht innerhalb des Geschäftsviertels liegt, und daß schließlich ein unbehindertes Durchkreuzen des Geschäftsviertels für allen den Verkehr möglich sein muß, der dessen bedarf.

In der Verfolgung dieser Ziele werden Durchbrüche für etwa 160 km neuer meist diagonaler Straßen und die Erweiterung von etwa ebenso langen bereits bestehenden Straßen um Streifen von 15—70 m vorgeschlagen. Mit besonderer Liebe wird der Gedanke der die Geschäftswelt umarmenden Parkstraßen und der den Verkehr um die Geschäftsstraßen herumführenden Umfassungsstraßen ausgestaltet. Diese Umgebung des Bank- und Ladenviertels ist deshalb wichtig, weil entsprechend der Verteilung der Industrien und Eisenbahnen Chicagos ein wesentlicher Teil des täglichen Frachtverkehrs per Achse vom Norden nach dem Süden geleitet wird, wobei eine Umgehung des Geschäftsviertels umsomehr zu empfehlen ist, als im Norden das See-Ufer sich beträchtlich nach Westen verschiebt. Außer der bereits vorhandenen rechtwinkligen und zum Teil sehr schönen Einfassung durch Boulevards, die im Zusammenhang mit den alten Parkanlagen stehen, sollen die neuen Diagonal-Straßen in vier weitere Gürtel zusammengefaßt werden. Von diesen soll der äußerste (hier abgesehen von dem noch weiter draußen liegenden, die Stadt ebenfalls wieder vierfach umfas-

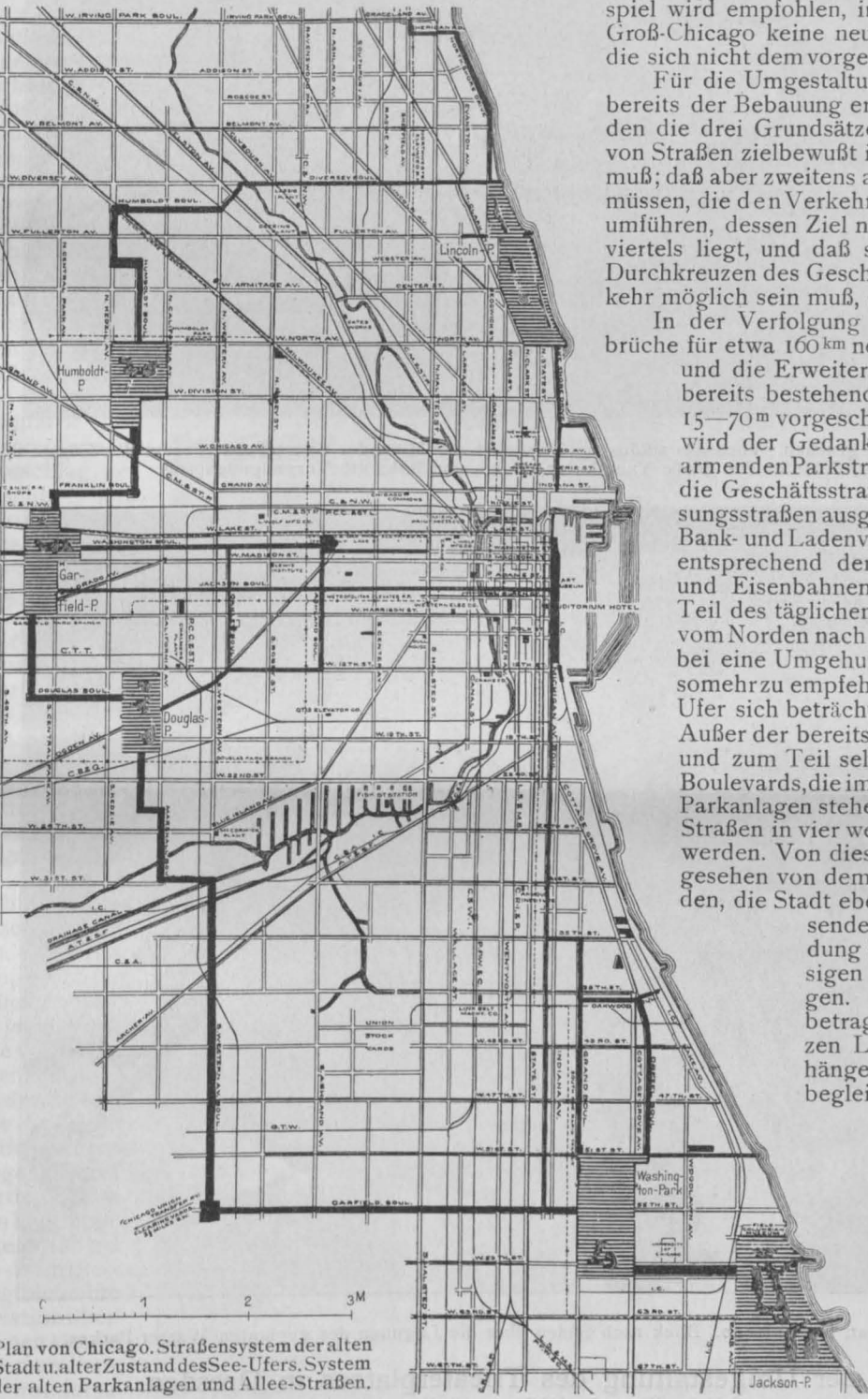
senden Landstraßensystem, Abbildung S. 307) sich in Form eines riesigen Halbmondes um die Stadt legen. Seine Länge wird etwa 50 km betragen und er soll auf dieser ganzen Länge von einem zusammenhängenden Spiel- und Tummelplatz begleitet werden. Durch eine flotte

monumentale und gärtnerische sowie technische Ausgestaltung gedenkt man diese Straße in eine große Heerstraße zu verwandeln, die selbst den Verkehr anlocken soll, der sein Ziel vielleicht auf kürzerem Wege erreichen könnte.

Der Ausbildung von Wohnstraßen wird keine besondere Beachtung geschenkt; die nach verschied-

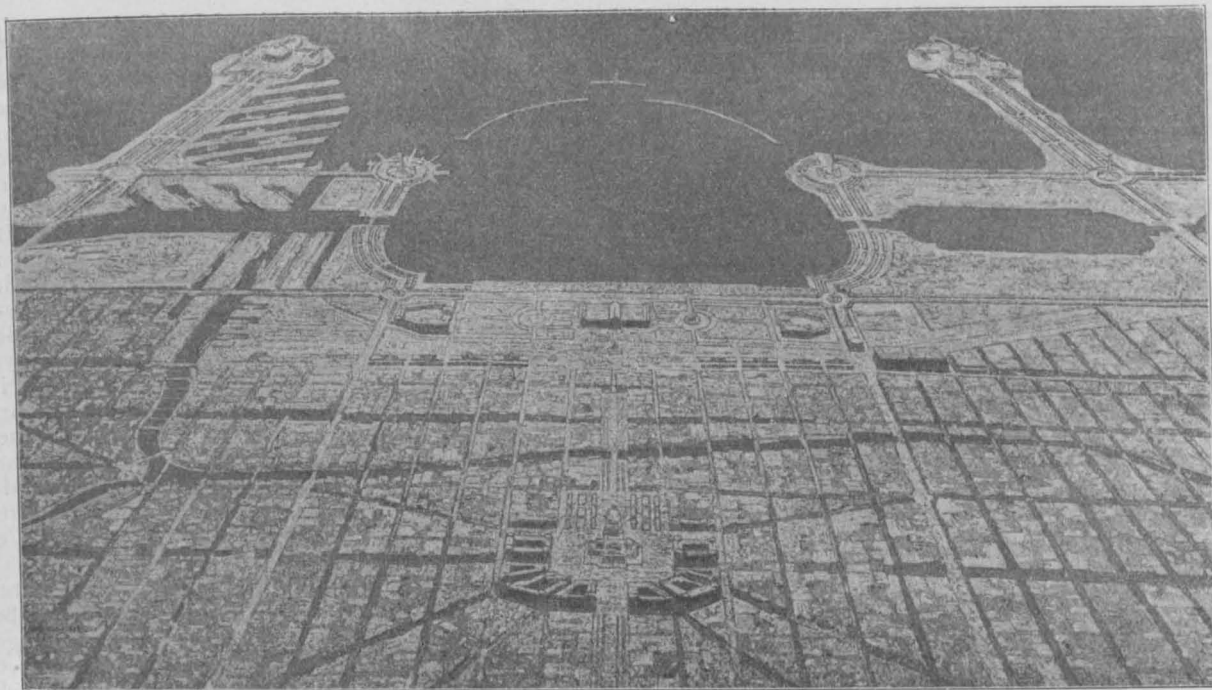
enen Bauklassen abgestuften deutschen Bauordnungen fangen jetzt erst an, in Amerika bekannt zu werden. Für gesunde Wohnverhältnisse im Sinne einer kleinhausfreundlichen Wohnungspolitik besitzt Chicago außer seiner allen amerikanischen Städten gemeinsamen schweren Besteuerung des unbeweglichen Besitzes (jährlich $1\frac{1}{2}$ —2% vom Werte) mit ihrer die Boden-Spekulation beeinträchtigenden Wirkung feuerpolizeiliche Verordnungen, die das dreigeschossige Kleinhaus begünstigen und zur beinahe ausnahmslosen Regel machen. —

(Fortsetzung folgt.)

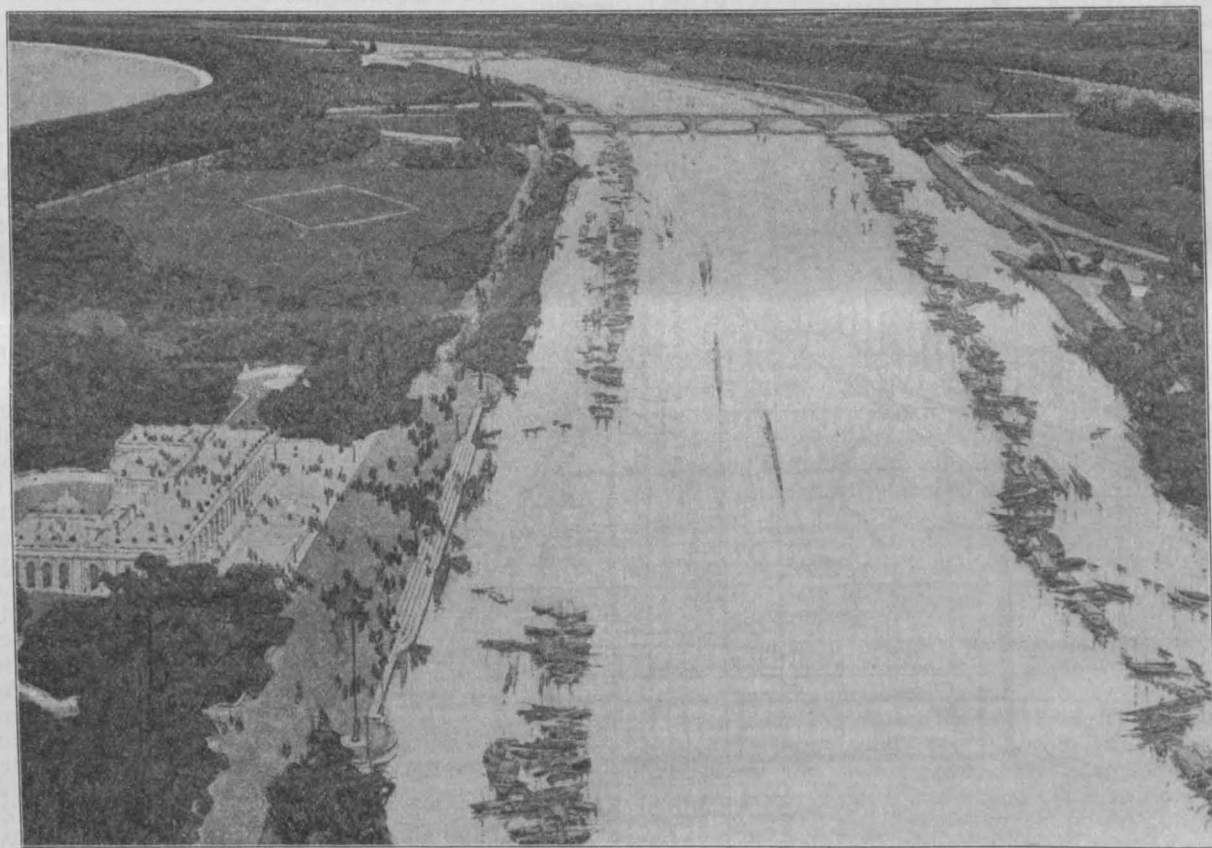


Plan von Chicago. Straßensystem der alten Stadt u. alter Zustand des See-Ufers. System der alten Parkanlagen und Allee-Straßen.

biet des künftigen Groß-Chicago in dem neuen Entwurf eine entsprechende Behandlung zur Erzielung eines dichtmaschigen Straßennetzes. Gegenwärtig läßt das Straßensystem der Stadt in interessanter Weise das Aufeinanderfolgen zweier verschiedener städtebaulicher Epochen erkennen. Die ältere hatte mehr als ein Dutzend strahlenförmig auf das einstige Fort zuführender Landstraßen geschaffen. (Abbildg. oben). Die neuere Epoche dagegen mit ihrer sprunghaften Ausdehnung der Stadt hat das schachbrettartige Straßenschema der jungen Siedelung rücksichtslos nach Süden, Westen und Nor-



Das „Herz der Stadt“ nach Osten gesehen. Vorn das städtische Forum, in der Mitte der Grant Park (Forum der Künste und Wissenschaften), dahinter der große Yachthafen, rechts und links die Vergnügungspiers.



Der neue Bebauungsplan für Chicago. Blick nach Süden über die Lagunen des geplanten Wasser-Parkes.

Zur Frage der Umgestaltung des Theaterplatzes in Dresden.

(Schluß.) Hierzu die Abbildungen S. 301.

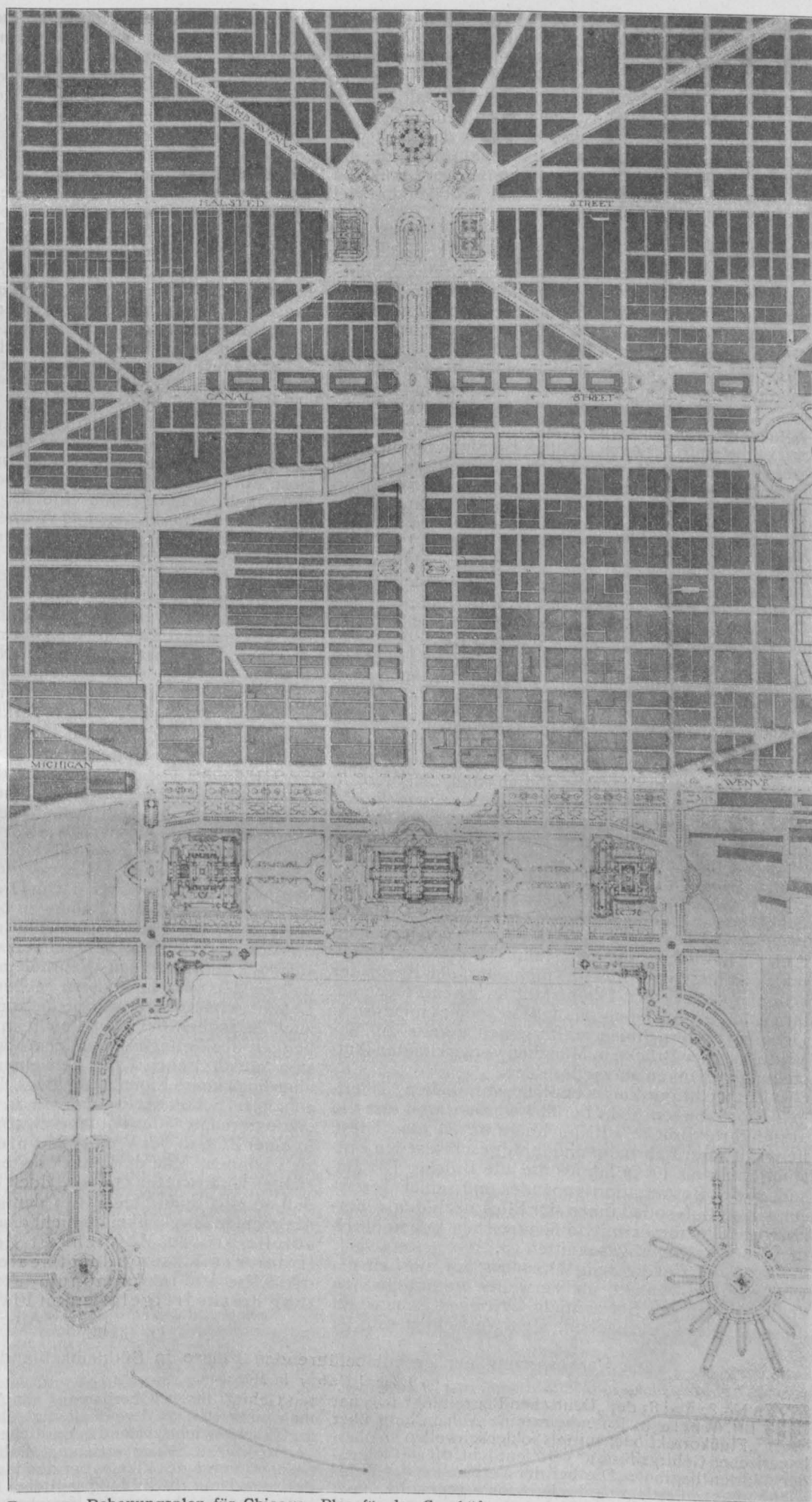


Der im ersten Teil dieses Aufsatzes wiedergegebene Bericht des „Dresdner Anzeigers“ entspricht in einigen Punkten nicht dem wirklichen Verlauf der Dinge, wie der Verfasser ihn zu kennen glaubt. Indessen, es sei darauf nicht weiter eingegangen, es seien nur die Hauptsachen festgehalten, obwohl es vielleicht nicht ohne Interesse für weitere Kreise wäre, zu schildern, nach wel-

chen Gesichtspunkten jene beiden größeren Kommissionen erwählt wurden. Auf einen Umstand aber müssen wir mit allem Nachdruck hinweisen: Auch diese beiden Kommissionen bestanden nur aus Menschen, die wie alle Menschen einem Irrtum unterworfen gewesen sein können und das um so mehr, als nach einem alten Erfahrungssatz Beschlüsse solcher Kommissionen, gleichviel ob sie Mehrheitsbeschlüsse sind oder einstimmig erfolgen, nicht selten unter der Führung einer leitenden Persönlichkeit zustande kommen. Ein Irrtum nun ist der einen der beiden Kommissionen in einer Frage

nachzuweisen, die mit der Zukunft des Städtebildes Augustus-Brücke—Theater-Platz auf's engste zusammenhängt. Die Kommission warberufen, auch über den künstlerischen Schmuck der neuen Augustus-Brücke zu beraten. Für diese hatte Wilhelm Kreis neben interessant aufgebauten Brücken-Häuschen mit Figurengruppen an beiden Enden der Brücke reichen figürlichen Schmuck der Strompfeiler in Vorschlag gebracht. Die

Kommission entschied (gegen einen Kreis!): Die Brückenhäuschen sind auf das Bescheidenste zu beschränken und der Figuren-Schmuck hat bis auf eine Gruppe in der Mitte der Brücke zu entfallen. Begründet wurde, wenn wir nicht irren, der Beschluß damit, daß in der Umgebung der Brücke bereits so viele Vertikale vorhanden seien, daß ihnen in der Brücke eine flächige Horizontale entgegengestellt werden müsse. Man hatte übersehen, daß der Elbstrom diese ausgleichende Funktion übernehmen könnte und man hatte das wundersame Bild, welches die Karls-Brücke in Prag mit ihrem reichen Figuren-Schmuck auf dem Hintergrund des hunderttürmigen Pragerdambietet, vergessen. Kann man



Der neue Bebauungsplan für Chicago. Plan für das Geschäftszentrum, das „Herz der Stadt“; unten der neue Yacht-Hafen, eingerahmt von den Vergnügungspiers, darüber das Forum der Künste und Wissenschaften und die nach dem städtischen Forum führende große Ost-West-Achse (Congreß-Straße).

noch an einem verhängnisvollen Irrtum zweifeln, wenn man die Abbildungen, die wir dem schönen Werk des Professors Kick über Alt-Prag entnahmen, vergleicht mit dem Modell der Stadt Dresden über Brücke und Theaterplatz! Hier tausendfältiges, vielgestaltiges Leben im Verkehr und Kunst, das Leben beider Teile zu einem der bezauberndsten Städtebilder der Welt vereinigt, dort ein künstlerischer Mangel, ein Minus im Städtebild, das bereits jetzt empfunden wird und sich nach völliger Freilegung der neuen Brücke noch viel stärker fühlbar machen wird.

Man hatte ferner übersehen, daß das lebhafte und bewegte Bild der Augustusbrücke, das seine Fortsetzung findet in der Gruppe Katholische Hofkirche, Schloß-Turm, Georgen-Portal und Ständehaus in einen überaus wirksamen künstlerischen Gegensatz hätte treten können zu der klassischen Ruhe und der vornehmen Geschlossenheit des Theaterplatzes, daß hier zwei künstlerische Prinzipien von höchster Bedeutung zu gegenseitiger Steigerung sich hätten vereinigen können. Hat man angesichts dieser Dinge nicht die Pflicht, gegenüber den Gutachten, die „übereinstimmend in der vollsten Anerkennung und Empfehlung des Erlwein'schen Entwurfes“ gipfelten, sich recht zögernd zu verhalten? Aus den Vorgängen, die wir eben schilderten, leiten wir daher das Recht ab, dem vom Rate zu Dresden angenommenen Entwurf des Hochbauamtes noch in letzter Stunde entgegen zu treten.

Vor allem ist ein von allen Seiten anerkannter Fehler die schräg ansteigende Rampenstraße. Dieser Fehler aber wird noch bekräftigt durch das in seiner Linienführung des Grundrisses dieser Straße folgende Restaurationsgebäude. Dieses selbst trägt einen dem Theaterplatz fremden Stil. Es ist mit hohem Dach versehen, während ringsum alle Gebäude mit Ausnahme des Hotels Bellevue, das jedoch in diesem Sinne in der Platzwirkung nicht mitspricht, flache Dächer haben. Schon wegen des Einblickes von der Brücke in den Platz hätte sich hier ein flaches Dach, hätte sich, wenn hier durchaus ein Gebäude stehen muß, ein Werk in der graziösen Art der alten Börse in Leipzig, vielleicht mit Treppenabgang nach dem Wasser empfohlen, erinnernd an einige Entwürfe des XVIII. Jahrhunderts, die an dieser Stelle eine Wasserkunst vorschlugen. Das sogenannte Basteischlößchen ist künstlerisch zu entbehren; auch wenn das Restaurationsgebäude wirklich gebaut werden sollte, müßte das kleine Gebäude im Interesse des monumentalen Ernstes der gesamten Anlage entfallen. Die Aufstellung des Georg-Denkmales ist nicht natürlich und nicht neu; der Besitz der schönen sächsischen Hauptstadt an guten Denkmälern ist nicht groß genug, als daß Dresden es mit diesem Denkmal unternehmen sollte, einen bereits auf der Wittelsbacher-Brücke in München verwirklichten Aufstellungsgedanken zu wiederholen.

Ein wichtiger Punkt endlich ist bei allen bisherigen Erörterungen nicht berührt worden, weil erst die ausgeführte Brücke auf ihn hingewiesen hat. Diese liegt mit ihrer Fahrbahn und ihrer geschlossenen Brüstung mehr als 1 m höher als die alte Brücke. Die Besucher des Restaurationsgebäudes und seiner Terrassen sitzen tief, sodaß ihnen der Blick nach dem Oberlauf des Elbstromes mit seinem reichen Leben durch die Brücke völlig abgeschnitten ist.

Daß die Bevölkerung Dresdens auf die lieb gewordene Gewohnheit, im Verweilen unmittelbar an der Elbe sich der Betrachtung des regen Lebens auf diesem Strome hinzugeben, nicht verzichten will, ist

durchaus begreiflich. Zu billigen daher auch die Anträge, die vom Rat an die Stadtverordneten gehen, als Ersatz für die Bauten von Helbig ein neues Bauwerk zu schaffen. Nur sollte dieses Bauwerk nicht an dieser Stelle liegen, wenn es an anderer Stelle weit günstiger liegen und dazu beitragen kann, die Monumentalität des Elbufers nordwestlich der Augustus-Brücke zu steigern. Entschließt man sich, die Stall-Straße bis zur Elbe zu verlängern, die Tiefkai-Straße nicht schräg zum Theaterplatz hinaufzu führen, sondern sie horizontal weiter zu führen und sie in die Stall-Straße überzuleiten, dann sind die schwersten Bedenken gegen die Umgestaltung des Theaterplatzes beseitigt. Dann bedeutet es nur noch einen kleinen Entschluß, das Restaurationsgebäude um 200 m nordwestlich zu verschieben, es vor das Fernheizwerk zu lagern und damit einer Art „partie honteuse“ von Dresden, den Kohlenlagerstätten, einen monumentalen Abschluß zu geben. Was an Land zur Durchführung der Uferstraße fehlt, gibt der Strom unschwer her. An der neuen Stelle wäre das Restaurationsgebäude in Anlage und Aufbau nicht beschränkt und es dürfte sich einer findigen Kraft nicht als unmöglich erweisen, eine Anlage zu entwerfen, welche auch die noch entstehenden Mehrkosten verzinst. Für diese Stelle bildet dann auch die neue Brücke nicht mehr eine unerwünschte Begrenzung des Sehfeldes, die Entfernungen sind vielmehr weit genug, um über die Brücken hinweg zu den Dresden benachbarten Höhen den Blick schweifen zu lassen, zumal von etwaigen oberen Geschossen des Restaurationsgebäudes, das nunmehr ganz anders ausgebildet werden kann und in der weit größeren Freiheit, die es für den Entwurf gewährt, eine viel dankbarere Aufgabe für den planenden Baukünstler sein muß. Noch ist die schräg aufsteigende Uferstraße nicht gebaut, noch wäre das Bekenntnis eines städtebaulichen Irrtums mit nicht allzu großen materiellen Opfern verknüpft. Noch wäre es möglich, die städtischen Körperschaften für eine Lösung der Frage zu gewinnen, die in gleicher Weise der Größe des Theaterplatzes wie der Größe des Elbufers nordwestlich der Brücke dienen kann.

Wir haben unsere Einwände gegen die geplanten Umgestaltungen, die nach wie vor im gleichen Umfang bestehen, vorgetragen als eine Äußerung letzter Stunde. Wir haben es getan, trotzdem wir seit langem darüber unterrichtet sind, daß in Dresden an bestimmten Stellen festgefaßte Meinungen bestehen, an denen auch die besten Gründe zerschellen müssen. Wer aber die Vorgänge unserer Zeit aufmerksam verfolgt, kann sich der bedrückenden Wahrheit nicht verschließen, daß an den verschiedensten Stellen des öffentlichen Lebens wichtige Dinge wie in anderer Richtung so auch in Sachen der Kunst nicht mit der vollen Möglichkeit des Gelingens und der Aufwendung der höchsten künstlerischen Kraft betrieben werden. Das ist allerdings keine Eigentümlichkeit, die nur unserer Zeit anhaftet. Schon Ariost konnte in seinem Lustspiel „il negromante“ (der Totenbeschwörer) klagen, er lebe in einer Zeit, in der Wenige nur nicht schaden, wenn sie's können. Man darf ohne Weiteres die besten Absichten voraussetzen und wird doch feststellen müssen, daß an wichtigen Stellen des deutschen Kunstlebens die größten Möglichkeiten nicht erschöpft sind. Eine solche größte Möglichkeit liegt in Dresden in der Freilassung des Theaterplatzes gegen die Elbe und in der monumentalen Ausgestaltung dieses freigelassenen Platzes. —

Albert Hofmann.

Die Verbesserung der geschiebeführenden Flüsse in Süddeutschland.

Von Eduard Faber in München.

In No. 82 und 83 der „Deutschen Bauzeitung“ 1909 hat Brt. Werle in Rosenheim eine Abhandlung über „Flußkorrekturen mittels Sohlenschwellen an oberbayerischen Gebirgsflüssen“ veröffentlicht, die mit folgenden Worten beginnt: „Die bei der Verbauung der Wildbäche übliche Festlegung der Bachsohle gegen die durch die Stoßkraft des Wassers erfolgende Austiefung mittels Holzschwellen und Steinbarren ist nach der Hochwasser-Katastrophe vom September 1899 auch an einigen größe-

ren Gebirgsflüssen Oberbayerns zur Anwendung gekommen, einerseits, um der bei allen geschlossenen und nicht im Gleichgewichtszustand befindlichen Korrekturen unvermeidlichen Sohlenvertiefung Einhalt zu tun, um das Serpentinieren des Flusses bei den kleineren Wasserständen und damit die Bildung seitlicher Kiesbänke und Auskolkungen, welche stets die Ursache von Beschädigungen der Längsbauten sind, zu verhindern“.

Dieser Grundgedanke der Abhandlung wird durch die

weiteren Ausführungen nicht eingeschränkt, sodaß die Frage besteht, ob und inwieweit, namentlich bei der in Betracht gezogenen Flußstrecke der Mangfall bei Bad Aibling, die zur Verbauung der Wildbäche übliche Bauweise zu vermeiden gewesen wäre, ob und inwieweit also das angegebene Verfahren zu empfehlen sei. Zur Beantwortung dieser wichtigen Frage soll mit Nachfolgendem ein Beitrag geliefert werden.

Die Verbesserung geschiebeführender Flüsse zählt zu den Aufgaben der Technik, über deren Durchführung die Meinungen von jeher auseinander gehen. Der Grund liegt zunächst darin, daß bis weit in das vorige Jahrhundert zurück keine genügende Kenntnis über den Zusammenhang zwischen Niederschlag und Abfluß sowie über das periodische Auftreten von trockenen und nassen Zeiten vorhanden war. Schlimmer jedoch ist der Umstand, daß die Vorgänge in den Flußbetten zum großen Teil der unmittelbaren Beobachtung entzogen sind und die Erscheinungen bei Niederwasser nicht ohne weiteres einen Schluß bezüglich der Vorgänge bei Hochwasser zulassen. Darin lag und liegt heute noch eine ausgiebige Fehlerquelle. Zudem nehmen die Schwierigkeiten in der Ausführung der Messungen zur Bestimmung der Vorgänge in den Flußbetten mit dem Gefälle und der Wassermenge rasch zu und bei hohen Wasserständen sind Messungen vielfach unmöglich. Also nur mit großer Mühe und Ausdauer und mit großem Aufwand an Kosten und Zeit kommt die Flußbautechnik in den Besitz sicher gestellter Beobachtungen.

Damit jedoch ist die Sache nicht abgetan. Zur Ergänzung der Lücken, die den an den einzelnen Flüssen angestellten Beobachtungen und Messungen stets anhaften, also zur Gewinnung eines vollständigen Bildes, ist ein vergleichendes Studium einer großen Anzahl von Flüssen sowohl in natürlichem wie künstlichem Zustande unbedingt erforderlich. Leider geschieht in dieser Hinsicht noch lange nicht das Erforderliche und auch die Literatur bietet wenig entsprechendes Material. Wir besitzen über keinen einzigen der durch Anlage zahlreicher Durchstiche zu künstlichen Kanälen umgestalteten Flüsse eine einigermaßen erschöpfende Baugeschichte mit den dazu gehörigen Messungen und Beobachtungen. Zu diesem Mangel mag vielfach der Umstand beigetragen haben, daß infolge der künstlichen Eingriffe verschiedenartige Erscheinungen hervorgerufen und diese so aufgefaßt wurden, als sei jeder Fluß ein besonders geartetes Individuum, das eines vieljährigen Studiums bedürfe, um seine besonderen, individuellen Eigenschaften zu ergründen und die ihm geeignete Bauweise mit Sicherheit zu bestimmen. Man erblickte deshalb auch darin keinen Schaden, sondern im Gegenteil eine Notwendigkeit und einen besonderen Vorzug, wenn ein Wasserbau-Ingenieur viele Jahre hindurch immer nur an dem gleichen Flusse oder doch im gleichen Flußgebiete tätig war, und es gab eine Zeit, in der es als eine große Ueberhebung aufgefaßt wurde, wenn die Anschauungen solcher Spezialisten und Autoritäten von einem weniger lang Angesessenen oder gar von einem Ingenieur aus anderem Flußgebiete in Zweifel gezogen wurden.

Daß die Beschaffenheit des Bodens, in den ein Fluß eingebettet ist, die Größe und Verteilung seines Gefälles, die Art seiner Wasserführung sowie die Eisverhältnisse einer besonderen Berücksichtigung bei der Wahl der Baumaterialien und der Art der Ausführung der Bauten bedürfen, versteht sich von selbst. Aber trotz der Eigentümlichkeiten, die hier zu berücksichtigen sind, zeigen alle in einen beweglichen Boden eingebetteten Flüsse bei gleicher Behandlung in dem Ausbau ihrer Grundrißform — das Wesentlichste einer Flußkorrektur — auch die gleichen Erscheinungen in dem Verhalten der Flußsohle. Die sogenannten „wandernden“ Kiesbänke in der Mangfall bei Bad Aibling sind dem Wesen nach nicht verschieden von denen im Oberrhein, in der Donau, im Lech oder sonst in einem rektifizierten, kanalartig gestalteten Flusse. Und wie bekannt, erzielte Girardon seine Erfolge an der Rhône durch Anwendung einer Bauweise, die er an den norddeutschen Flüssen hat kennen lernen.

Bei der mühevollen, zuweilen falsche Bahnen einschlagenden und also nur langsam vorwärts schreitenden Entwicklung der Flußbautechnik ist es wohl zu verstehen, daß die Anschauungen über die Verbesserung geschiebeführender Flüsse und über den Nutzen und die Anwendbarkeit der seitherigen Bauweise noch weit auseinander gehen und die Flußbautechnik noch sehr der Pflege und Entwicklung bedarf. Trotzdem jedoch steht soviel fest, daß die Vorteile, die eine Korrektur für die Ufergelände oder für die Schifffahrt zu bringen vermag, im allgemeinen durch den Ausbau eines geschlossenen und gewundenen Flußlaufes zu erreichen sind. Nach den Vorgängen bei einem gut ausgebildeten, natürlichen Wasserlauf verfolgt der Stromstrich in dem in gewundener Richtung verlau-

fenden Flußbett ohne großen Zwang stets die gleiche Bahn und entsprechend den stetig vorsichgehenden Änderungen in der Bewegung des Wassers und der Geschiebe zeigt auch das Flußbett eine große Stetigkeit in seiner Ausbildung.

Die Aufgabe, einem verwilderten Gewässer mit stärkerem Gefälle einen geschlossenen und gewundenen Lauf wiederzugeben, konnte bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts aus Mangel an Erfahrung nur unvollkommen und nur mit großen Kosten gelöst werden. Erst Baurat Wolf hat durch seine an der Isar erprobten Pfahlbauten ein einfaches und billiges Mittel an die Hand gegeben, die Gewalt eines zum Ufer anfallenden Stromes zu brechen, sowie die Bewegung und Lagerung der Geschiebe in planmäßiger Weise zu betätigen, und hat damit auch die Möglichkeit geschaffen, in den Nebenrinnen eine entsprechende Auflandung herbeizuführen.

Wird bei der Anwendung der Wolf'schen Bauweise zugleich die Entstehung neuer Flußrinnen durch eine Befestigung und Auflandung der überströmten Auen und Kiesbänke mit Hilfe bekannter Vorkehrungen verhindert und werden die allenfalls günstig ausgebildeten Flußstrecken durch flach abfallende Uferdeckwerke oder Bühnen befestigt, dann stellt sich mit der allmählichen Vereinigung der Wassermasse nach und nach ein geschlossener und gewundener Lauf wieder her, ohne daß bei Vermeidung von Durchstichen größere Geschiebemengen auf längere Strecken hin zu Tal geschoben werden.

Dieses Endziel wird der Hauptsache nach dadurch erreicht, daß der durch die baulichen Vorkehrungen vom Ufer abgehaltene und durch Zuschuß der Nebenrinnen verstärkte Strom sein Bett in den Uebergängen wieder eintieft. Handelt es sich um Barren, die aus besonders schwerem Geröll bestehen, dann kann die Wirkung des Stromes durch Baggerungen verstärkt werden. Infolge der Eintiefung verteilt sich das in den Uebergängen konzentrierte Gefälle, die gegen das Ufer gerichtete Stoßkraft wird abgeschwächt und die Uebergänge von Ufer zu Ufer nehmen einen gestreckten Verlauf. Durch solche Umbildungen erschwert sich das Gewässer in zunehmendem Maße einen Ausbruch aus seiner Bahn und fördert, in richtiger Weise angefaßt, selbst das Korrektionswerk. Sonach wird hauptsächlich durch die Ausgleichung der Gefällslinie der Mißstand behoben, der die Verwilderung eines geschiebeführenden Flusses vornehmlich veranlaßt.

Das Ueberschwemmungsgebiet läßt zumeist genügenden Spielraum für ein freihändiges Verfahren bei der Ausbildung einer geschlossenen und gewundenen Flußbahn, sodaß man im allgemeinen nicht an die Einhaltung einer bestimmten Bahn gebunden ist. Auch ist es unnötig, die Grundrißform eines Flusses mit Ausführung bestimmter Krümmungen regelmäßig zu gestalten. Man wird sonach nicht, wie seither, gut ausgebildete Windungen verlassen und das Gewässer mit großer Gewalt und hohen Kosten zwischen die rechnerisch und planmäßig festgelegten Normallinien eintreiben.

Der Hauptvorzug des angegebenen Verfahrens besteht jedoch darin, daß man den mit den Bauanlagen vor sich gehenden Änderungen in den Flußverhältnissen Schritt für Schritt zu folgen imstande ist und somit die jeweils notwendigen oder endgültigen Bauten, also auch die gegenseitige Entfernung der Uferbauten in den Uebergängen, in denen stets eine beiderseitige Uferbefestigung erforderlich ist, mit größerer Sicherheit vorausbestimmen kann, als dies bei dem seitherigen Verfahren möglich ist. Es ist ein großer Vorzug, wenn vor dem festen Ausbau des neuen Flußlaufes ein Zustand herbeigeführt wird, der sich dem Zustand, wie er nach diesem Ausbau eintritt, möglichst nahe anschließt.

Da bei der angegebenen Bauweise der Fluß selbst die Hauptarbeit zu seiner Wiedergesundung zu leisten hat, so kann häufig der Baufortschritt nicht in dem Maße beschleunigt werden, wie dies bei dem seither üblichen Verfahren, das die Durchführung eines auf dem Papier festgelegten Grundrißplanes vorsieht, im allgemeinen der Fall ist und vielfach auch von der Bevölkerung gefordert wird. Die Hauptsache ist, daß man stets die notwendigen Geldmittel zur Verfügung hat, um eine günstig ausgebildete Flußlage rechtzeitig festhalten zu können.

Die angegebenen Grundsätze einer naturgemäßen Behandlung geschiebeführender Flüsse habe ich an einer stark verwilderten Strecke des Inn zwischen Jettenbach und Kraiburg und an einer ebensolchen Strecke der Mangfall bei Bad Aibling in den 1890er Jahren längere Zeit hindurch mit Erfolg erprobt. Namentlich an der Mangfall war es überraschend zu beobachten, wie sich diese mit dem Abschluß der Nebenrinnen wieder einen regelmäßigeren, gewundenen Lauf ausbildete. Leider war es mit den damals genehmigten Mitteln nicht möglich, die Befestigung dieses Laufes entsprechend durchzuführen.

Veranlaßt durch die günstigen Erfolge der neuen Bauweise und Dank den umsichtigen und unermüdlichen Bemühungen des damaligen Bürgermeisters von Bad Aibling, Oekonomierat Wild, wurde noch vor dem Jahre 1899, das durch seine außergewöhnliche Hochwasser-Katastrophe in Südbayern allgemein einen starken Antrieb zur Verbesserung der Wasserläufe gegeben hat, der Entwurf zur Korrektur der Mangfall bei Bad Aibling auf eine Länge von 7 km mit einem Kostenaufwand von 360 000 M. von den Beteiligten angenommen. Da ich jedoch im Jahre 1900 in den Dienst des bayerischen Binnenschiffahrts-Vereins trat, so hatte ich mit der Ausführung der Korrektur nichts zu tun.

Nach der eingangs genannten Abhandlung wurde der Mangfall bei Bad Aibling durch die im Jahre 1900 begonnene Korrektur eine möglichst gerade Richtung gegeben. Wie deshalb nicht anders zu erwarten war, zeigten sich im neuen, rektifizierten Flußbett „wandernde“ Kiesbänke und bedeutende Tiefen längs der Ufer, auch trat eine rasch zunehmende Vertiefung der ganzen Sohle ein. Da infolge der fortwährenden Änderungen in der Gestaltung der Flußsohle die Uferbauten teuer zu erhalten waren und eine weitere Eintiefung nicht zulässig erschien, so werden nunmehr Querbauten, Sohlenschwellen, in Abständen von je 60 m in das Flußbett eingestellt.

Wenn auch in vorliegendem Fall der von mir vorgeschlagene Ausbau eines natürlich gestalteten gewundenen Flußlaufes*) nicht zur Ausführung kam, sondern der Mangfall ein gerader Lauf gegeben und die für Wildbäche übliche Bauweise vorgezogen wurde, so dürfte doch wohl zu empfehlen sein, Versuche, wie ich sie mit Erfolg angestellt und im voraus gekennzeichnet habe, fortzusetzen und eine Bauweise auszubilden, die in vollem Gegensatz zu der früher als „Rektifikation“ bezeichneten Bauweise als „Rekonstruktion“, als die Wiederherstellung eines natürlichen Flußlaufes bezeichnet werden kann.

Auch bei der vorsichtigsten Behandlung eines Flusses und trotz des Umstandes, daß bei einem in gewundener Richtung beharrenden Stromstrich der Widerstand der frei beweglichen Sohle mit dem Abzug der leichteren Sinkstoffe in verhältnismäßig kurzer Zeit zunimmt, wird doch niemals mit einem „Beharrungszustand“ oder „Gleich-

gewichtszustand“ dauernd zu rechnen sein. Bei allen Flüssen mit frei beweglicher Sohle wird früher oder später eine Eintiefung eintreten und dies um so mehr, da mit zunehmender Befestigung der Ufer und mit zunehmender Verbauung der Wildbäche die Zufuhr von Geschieben abnimmt. Vollzieht sich jedoch die Eintiefung nur allmählich, so werden im allgemeinen ihre Folgen leichter ertragen; und sollte es notwendig werden, der Eintiefung eine Grenze zu setzen, so ist es in der Regel zweckmäßiger, die Befestigung der Flußsohle auf wenige Orte zu beschränken, so bei einer Brücke oder bei einer Wehranlage, und dort größere Abstürze zuzulassen, als so viele, kurz aufeinanderfolgende, unter Hochwasser liegende Querbauten einzustellen und zu erhalten. Und wenn auch dieses Verfahren nicht entsprechen sollte, so wäre es jedenfalls besser, wenn die nötigen Sohlenschwellen in ein gewundenes statt in ein gerade verlaufendes Flußbett einzubauen wären.

Nach den vorliegenden Erfahrungen ist in einer geraden Flußstrecke jeder Querbau den Angriffen des strömenden Wassers sowie der Bedrohung durch treibende Gegenstände und durch die Vorgänge der Vereisung in weit höherem Maße ausgesetzt, als irgend eine Uferstelle in einem gewundenen, regelmäßig ausgebauten Lauf. Wird in einer geraden Strecke ein Querbau zerstört, dann besteht für die nächstliegenden Querbauten die größte Gefahr und das entfesselte Gewässer wirkt schädlicher, als es je bei einem natürlich gestalteten Flußlauf der Fall ist. Die Gefahr steigert sich in erheblichem Maße, wenn die Ufer zwischen den einzelnen Querbauten nicht mit aller Sorgfalt befestigt sind. Dies zu unterlassen, bietet auch die Ausbildung der Weißach oberhalb Tegernsee, auf die in der bezeichneten Abhandlung hingewiesen wird, keinen Anlaß.

Es kommt ja vor, daß auch einem größeren Wasserlauf mit Rücksicht auf die Ausnutzung der Wasserkraft, die Lage einer Ortschaft oder einer Verkehrsstraße oder sonst aus irgend einem Grunde eine möglichst gerade Richtung gegeben werden muß und somit großer Vorteile wegen die Nachteile einer widernatürlichen Korrektur in den Kauf zu nehmen sind. Besteht jedoch freie Hand, dann sollte man niemals die Gewalt des strömenden Wassers durch Anlage von Durchstichen, also durch den Ausbau eines geraden Laufes vergrößern und künstlich die Mißstände schaffen, zu deren Beseitigung sodann außergewöhnliche Maßnahmen erforderlich sind. Es ist vielmehr alles zu versuchen, einen natürlichen, gewundenen Lauf mit beharrendem Stromstrich und regelmäßig ausgebildeter Flußsohle herzustellen und die bei Verbauung der Wildbäche übliche Bauweise soweit als möglich zu vermeiden. —

*) Faber. „Ueber die Verbesserung der Schiffbarkeit des Oberrheins“. Deutsche Bauzeitung 1897 No. 48, 49 und 51. — „Die Regulierung geschiebeführender Flüsse auf Niederwasser“. Süddeutsche Bauzeitung 1898. — „Die Verbesserung der in einen beweglichen Boden eingebetteten, geschiebeführenden Flüsse“. S. 50 u. ff. in der „Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und über die Durchführung der Großschiffahrt bis nach Ulm“. Verlag von R. Oldenbourg in München 1905.

Vereine.

Verband Deutscher Centralheizungs-Industrieller. Der „Verband Deutscher Centralheizungs-Industrieller“ hat eine Beratungsstelle errichtet, welche an Architekten, Baumeister und Bauherren gebührenfrei Auskunft erteilt über Fragen, welche Heizungs- und Lüftungsanlagen betreffen. Die Beratungsstelle steht unter der Leitung seines technischen Beirates, Hrn. Diplom-Ing. H. Recknagel. Die Auskünfte werden schriftlich und mündlich erteilt. Sprechstunden: Werktags von 11 bis 12 Uhr in der Geschäftsstelle Berlin W. 9, Linkstraße 29. —

Vermischtes.

Eine Tagung für kirchliche Volkskunst sollte am 19. und 20. Mai im Anschluß an den voraus gehenden evangelisch-sozialen Kongreß in Chemnitz stattfinden. Dabei sollten sprechen u. a. die Hrn. Geh. Hofrat Prof. Dr. C. Gurlitt aus Dresden über „Die Aufgaben des kirchlichen Kunstgewerbes“; Superint. Brathe aus Wansleben über „Unsere gegenwärtige Lage und Aufgabe im evangelischen Kirchenbau“, und Architekt Kolbe aus Loschwitz über „Wichtige Fragen der Grabmalkunst“. Mit der Tagung sollte eine Volkskunst-Ausstellung verbunden sein. —

Auszeichnung. Zum Ehrenmitgliede der Akademie der schönen Künste in Paris ist der Architekt Geheimer Oberhofbrt. Ernst von Ihne in Berlin ernannt worden. —

Wettbewerbe.

Ueber die beiden internationalen Wettbewerbe zur Erlangung von Entwürfen für einen Bebauungsplan von Kronstadt sowie einen Bebauungsplan für das aufgelassene Festungsgelände von Antwerpen sind wir zu unserem Bedauern nicht in der Lage, unseren Lesern zu berichten, da in beiden Fällen die ausschreibenden Stellen unserem Ersuchen um Ueberlassung der Unterlagen nicht entsprochen haben. Diese Unterlagen sind von Kronstadt gegen 20 K., von Antwerpen gegen 100 Frs. zu beziehen. In allen früheren Fällen sind uns die Unterlagen in Anbetracht des Nutzens, den eine Besprechung in der „Deutschen Bauzeitung“ für das Unter-

nehmen haben würde, ausnahmslos kostenlos überlassen worden, in den beiden bezeichneten Fällen nicht. —

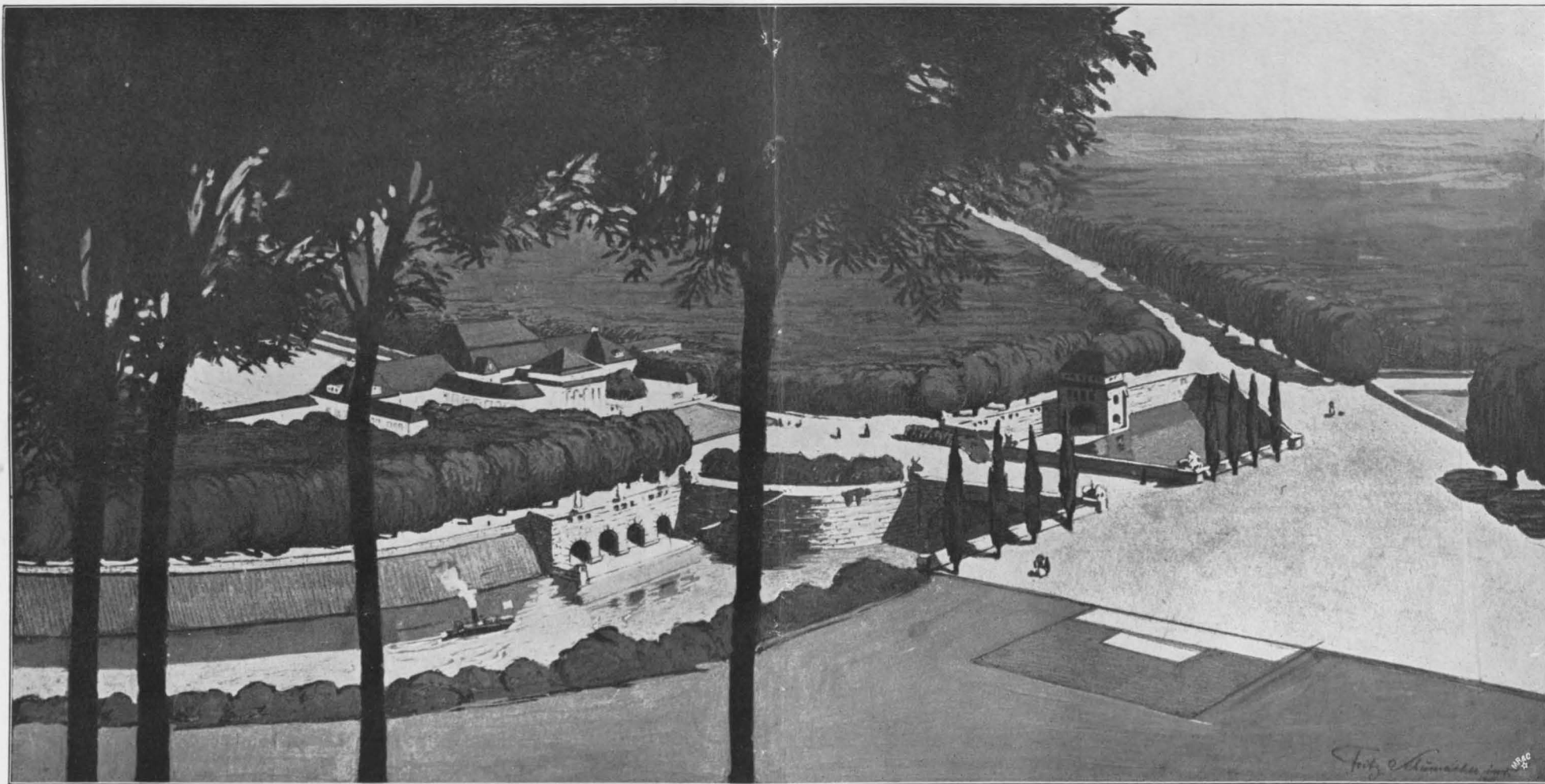
Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für eine Oberrealschule mit Turnhalle und Direktor-Wohnung für Zehlendorferläßt der Gemeinde-Vorsteher für alle in Zehlendorf ansässige Architekten. „Baugeschäfte sind von dem Wettbewerbe ausgeschlossen“. Frist: 1. August 1910. Drei Preise von 3500, 2500 und 1000 M. Im Preisgericht befinden sich u. a. die Hrn. Geh. Brt. Dr. Ludw. Hoffmann in Berlin, Stadbrt. R. Kiehl in Rixdorf, Geh. Brt. Krüger in Potsdam, Reg.-Bmstr. a. D. Krug in Zehlendorf, Geh. Brt. March in Charlottenburg und Arch. Wilski in Zehlendorf. Unterlagen gegen 2 M. durch das Gemeindebauamt, Spandauer Str. 14. —

In einem Wettbewerb um Entwürfe zu einem Verwaltungs-Gebäude der Hafendirektion in Montevideo, von der Regierung für alle in Uruguay ansässigen Architekten ausgeschrieben, ist unter 12 Entwürfen der I. Preis von 500 Pesos (1 Peso = 4,3 M.) der gemeinschaftlichen Arbeit des Arch. Juan Veltroni und des aus Deutschland stammenden Arch. Julio Knab zuerteilt worden, der nach Grundrißlösung und architektonischem Aufbau vom Preisgericht einstimmig als die beste Lösung anerkannt wurde. Ein II. Preis von 300 P. fiel der gemeinschaftlichen Arbeit der Arch. Emilio Conforte und Enrique Lerena Juanicó zu, der III. Preis von 200 P. dem Arch. Humberto Pitamiglio. Den Verfassern der mit dem I. Preise ausgezeichneten Arbeit ist auch die Ausführung übertragen und es soll der Bau bereits in einem Jahre dem Verkehr übergeben werden. Bausumme übersteigt 350 000 Frs. —

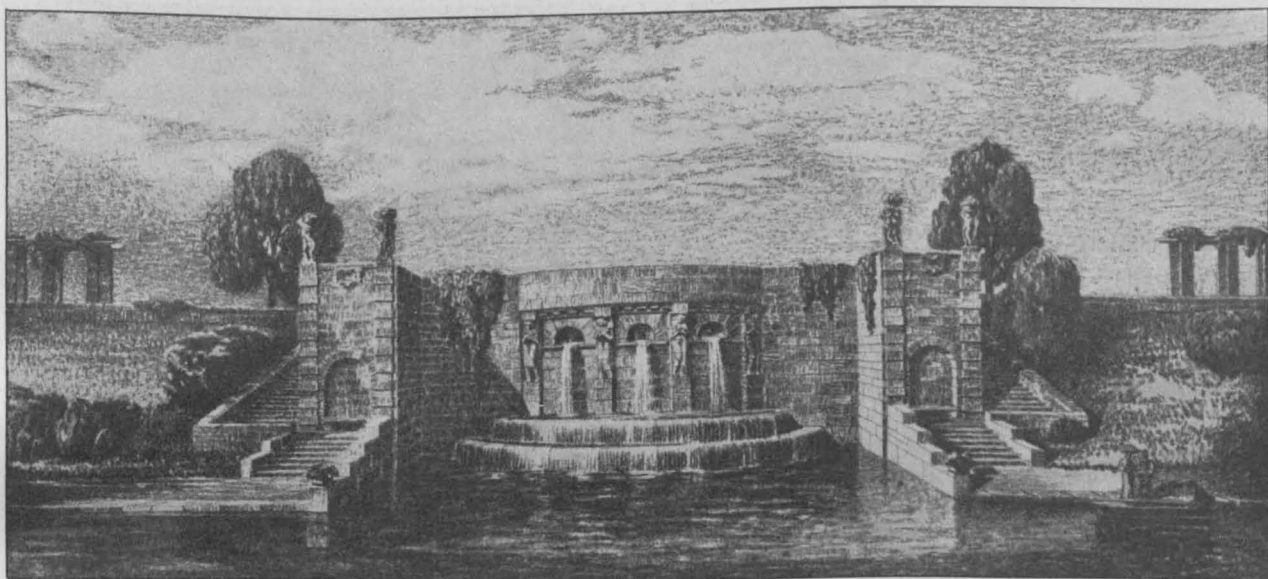
Inhalt: Der neue Bebauungsplan für Chicago (Fortsetzung). — Zur Frage der Umgestaltung des Theaterplatzes in Dresden (Schluß). — Die Verbesserung der geschiebeführenden Flüsse in Süddeutschland. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ENTWURF ZUR ANLAGE EINES STADT-
 PARKES IN WINTERHUDE BEI HAMBURG.
 * EINGANG ZUM STADTPARK MIT HAL-
 TESTELLE DER DAMPFSCHIFFE. * AR-
 CHITEKT: BAUDIREKTOR PROFESSOR
 FRITZ SCHUMACHER IN HAMBURG. *
 === DEUTSCHE BAUZEITUNG ===
 ** XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 42. **



Treppen- und Kaskaden-Gestaltung am Großen See. Architekt: Baudirektor Professor Fritz Schumacher in Hamburg.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 42. • BERLIN, DEN 25. MAI 1910.

Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg.

Für die Gesamt-Anlage: Ober-Ingenieur F. Sperber und Baudirektor Professor Fritz Schumacher in Hamburg.

Für die Einzel-Ausgestaltung: Baudirektor Professor Fritz Schumacher.

Hierzu die mit No. 41 vorausgeschickte Bildbeilage, sowie die Bildbeilage der heutigen Nummer.



Der Reichtum Hamburgs an öffentlichen Parkanlagen ist nicht allzu groß. Er beschränkt sich in der Hauptsache auf die Anlagen der Sternschanze, sowie auf die zusammenhängenden Anlagen, die im Westen der Altstadt an Stelle der ehemaligen Wallanlagen vom Dammtor bis zum Hafentor sich erstrecken und zu welchen das

Gelände des Zoologischen Gartens, des Botanischen Gartens und mehrerer Begräbnisplätze hinzutritt. Kleinere Anlagen säumen die Ufer der Außen-Alster ein, begleiten die Lombards-Brücke, setzen sich um die Kunsthalle herum fort und erstrecken sich östlich vom Kunstgewerbe-Museum. Bis zu einem gewissen Grade bilden die weitgedehnten Wasserflächen Ersatz für die mangelnden Grünflächen, aber der Ersatz ist doch nur ein bedingter. Da die öffentlichen Grünanlagen zusammen nur etwa 300 ha umfassen, so hat der hamburgische Staat bereits 1903 im Norden der Stadt, zwischen Winterhude und Barmbeck, ein etwa 130 ha großes Gelände angekauft, um dort einen eigentlichen Stadtpark anzulegen. Das Gelände liegt günstig und schiebt sich in bereits bebaute Teile der Stadt gegen das Zentrum vor.

Zur Gewinnung von Entwürfen für die Anlage des neuen Stadtparkes ist zu Beginn des Jahres 1908 ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben worden, bei dem 64 Arbeiten einliefen. Ueber die Durchführung des Wettbewerbes und die Entscheidung des Preisgerichtes haben wir Seite 426 ff. des Jahrganges 1908 unter Beigabe von Abbildungen ausführlich berichtet. Das Preisgericht konnte sich nicht entschließen, einen der eingelaufenen Entwürfe ohne Weiteres zur Ausführung zu empfehlen, hielt aber in seiner Mehrheit den in dem mit dem II. Preis ausgezeichneten Entwurf der Gartenarchitekten Gebr. Rötke und des Architekten W. Bungarten in Bonn enthaltenen Gedanken, das Hauptrestaurant an die Ostgrenze des Parkgeländes und an die vorzusehende Wasserfläche zu verlegen, als beachtenswert für die weitere Bearbeitung. Mit

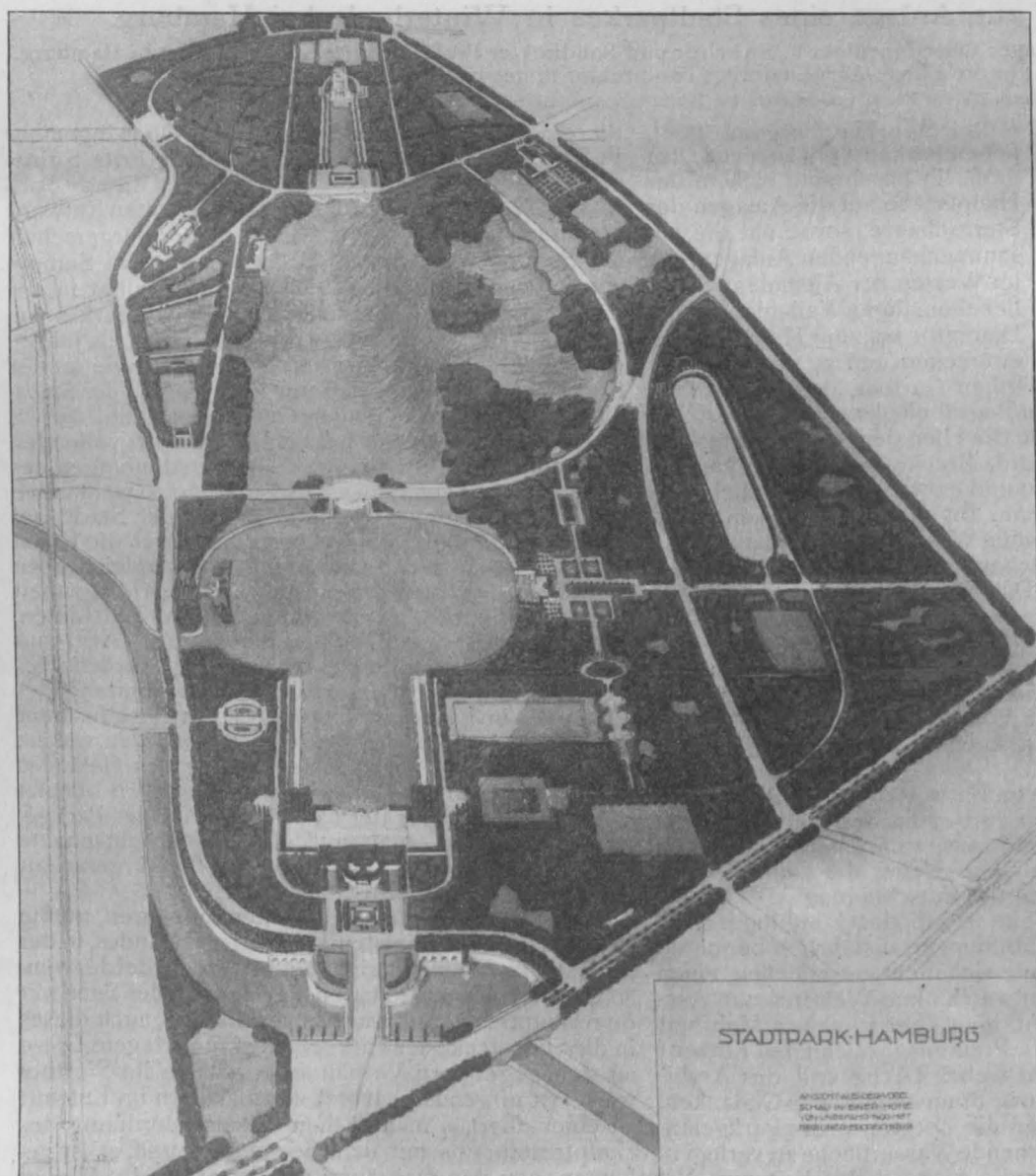
dieser wurden durch den Senat die Hrn. Ober-Ingenieur F. Sperber und Baudirektor Professor Fritz Schumacher betraut. Sie schufen den in den diesem Aufsatz beigegebenen Abbildungen dargestellten Entwurf, für dessen Ausführung der Senat von der Bürgerschaft die Summe von 7700000 M. verlangte. Die Summe wurde trotz der Ungunst der Zeiten bewilligt in der Erwägung, daß die Herstellung eines Stadtparkes von den weitesten Kreisen der Bevölkerung seit Jahren dringend gewünscht wird und daß die Freude an der Fertigstellung und der weiteren Entwicklung des Stadtparkes noch dem lebenden Geschlecht zuteil werde. Man hofft, die Anlage bis zum Jahre 1916 vollenden zu können. Dann wird sie, wie die Bedingungen des Wettbewerbes von dem zur Ausführung zu wählenden Entwurf erwarteten, „den Bewohnern der Stadt und ihren Besuchern die Möglichkeit eines durch die Kunst veredelten Naturgenusses verschaffen, zugleich allen Schichten der Bevölkerung gleichmäßig Gelegenheit zum Aufenthalt und zur Bewegung in freier Luft bieten, und dadurch zu einer für Jung und Alt, für Arm und Reich gemeinsamen Stätte der Erholung werden“.

Was die Gesichtspunkte für die Bearbeitung des Entwurfes im Einzelnen anbelangt, so ist derselbe unter Beachtung der Vorschriften aufgestellt worden, welche dem Wettbewerb für die Behandlung des Geländes beigegeben waren. Dabei sind Anregungen benutzt worden, die sich aus der natürlichen Art des Parkgeländes von selbst ergaben. Ueber die Gesichtspunkte des Entwurfes entnehmen wir einer an die Bürgerschaft gerichteten Denkschrift Folgendes:

Um an Kosten für Erdarbeiten zu sparen, mußte der Parksee in der tiefsten Fläche des Geländes, in der Südostecke desselben, eingebettet werden. Bei der wünschenswerten unmittelbaren Verbindung des Sees mit dem Hauptrestaurant war es zweckmässig, auch dieses in die Südostecke des Parkgeländes zu verlegen. Diese an sich gegebenen Verhältnisse, welche im Wettbewerb fast nirgends beachtet waren, haben im Entwurf zu einer überaus malerischen Gesamtanordnung des Hauptrestaurants mit dem See geführt und es ist gelungen, von den weiträumigen Terrassen des Haupt-



Lageplan und Ansicht aus der Vogelschau der Gesamtanlage.
Verfasser: Ober-Ingenieur F. Sperber und Baudirektor Professor Fr. Schumacher in Hamburg.



Restaurants aus eine weite, ruhige Perspektive aufwärts über den See und die sanft ansteigenden, sonnigen Wiesenflächen durch den das Parkgelände krönenden Wald hindurch bis zu dem hochragenden Wasserturm zu schaffen. Damit war aber auch das Rückgrat für die ganze Parkanlage, die große 1400 m lange Hauptachse, gefunden, von welcher ausgehend nun das Gelände gegliedert werden könnte.

Nebenderdurch die Natur gegebenen Lage des Hauptrestaurants in der Südostecke des Parkgeländes waren auch die Verkehrs-Beziehungen zu dieser Stelle für die Wahl des Platzes maßgebend. Die Haltestelle „Flur-Sträße“ der Stadt- und Vorortbahn, die zukünftige Haltestelle „Feldweg 64“ der Blankenese—Ohlsdorfer Bahn ermöglichen bei ihrer unmittelbaren Nähe zum

Hauptrestaurant eine mühelose und schnelle Beförderung der Parkbesucher, was besonders für den Abendbesuch und bei eintretendem schlechten Wetter von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Durch den am Hauptrestaurant vorbeiführenden Osterbeck-Kanal ist ferner einem beliebten Beförderungsmittel der Weg geöffnet und die mit den stark bevölkerten Stadtteilen Barmbeck, Eilbeck in unmittelbare Verbindung gebrachte, am Hauptrestaurant vorbeiführende Flurstraße bildet ein weiteres Glied in der Kette der Verkehrsmöglichkeiten.

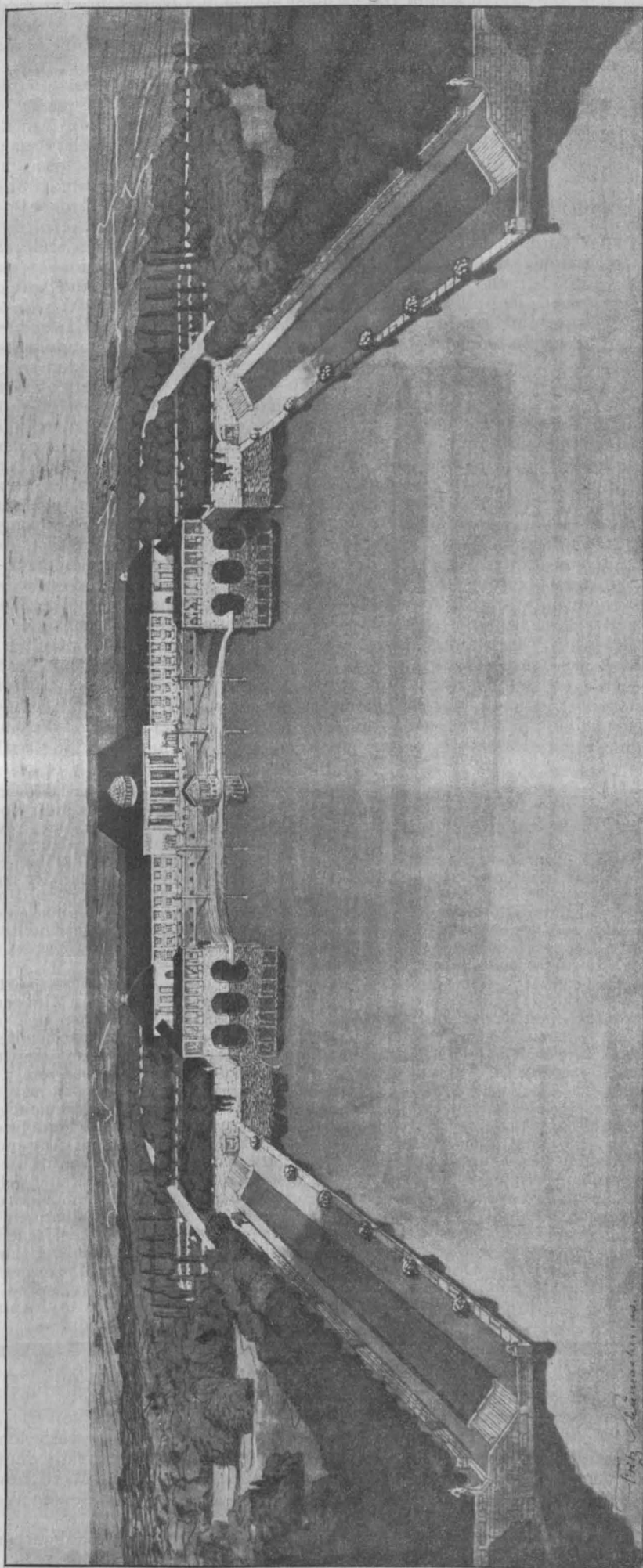
Um vom Hauptrestaurant aus über die Kuppe der hügeligen Erhebung, die in das Stadtparkgelände hereinragt, hinweg den Wasserturm noch voll sehen zu können, mußte die Lage des Hauptrestaurants sehr nahe an die Parkgrenze geschoben werden. Dadurch tritt es in unmittelbare Beziehung zur Anlage der Eingangsbrücke über den verlängerten Goldbeck-Kanal und dessen Ufermauergestaltung.

Die Ufermauer ist am Kopf der Brücke platzartig ausgeschwungen, wodurch sich die Möglichkeit ergibt, die Ankunfts- und die Abfahrtsstellen der im Kanal verkehrenden Dampfboote mit ihren Treppen und Unterkunftshallen mit dieser Architektur zu verbinden. Der Kanal ist hier so gestaltet, daß das Dampfboot ungehindert zu wenden vermag.

Das Hauptrestaurant zeigt an der dieser Brücke zugekehrten Rückseite zwei Höfe mit Wagenremisen und dazwischen den Haupteingang, von dem aus rechts und links geschwungene Garderobengalerien zu den Sälen führen, welche die ganze Front zum See heraus einnehmen. Die drei mittleren dieser Säle vereinigen sich zu einem großen Konzertsaal.

Vor den Sälen führt ein System von Terrassen zur großen, weich geschwungenen Freitreppe am See heraus. Diese Terrassen sind umgeben von einer einseitig verglasten Säulenhalle, um Winde von den im Freien Sitzenden möglichst fern zu halten.

Das Stück See, das sich an dieses Hauptrestaurant anschließt, zeigt an seinen seitlichen Ufern eine strenge Terrassierung, die gewonnen wird aus dem Umstande, daß das Ufergelände etwa 3,40 m über dem Wasserspiegel (Alsterspiegel) liegt. Dadurch ergeben sich an diesen Ufern Wege in verschiedener Höhenlage und eine Art natürliche Tribüne entsteht, die bei den festlichen Sommer- und Winterveranstaltungen, welche auf diesem See zu erwarten sind, eine bequeme und festliche Verteilung der Besucher bewirkt. Dann er-



Gesamtansicht des Hauptrestaurants. Architekt: Baudirektor Professor Fritz Schumacher in Hamburg.

weitert sich der See zu einem freien, nicht mehr ummauerten, von einem Fußweg umzogenen Becken, dessen achsiale Punkte allein stärker betont sind.

Geradeaus vom Hauptrestaurant erstreckt sich die große zum Wasserturm führende Achse. Am See ist der Punkt dieser Achse dadurch betont, daß hier durch eine Kaskadenanlage das von dem Wasserturm abfließende Wasser, das teils als geschlängelter Bach, teils als festgefaßter Kanal bis hierher geführt ist, in den See herüberströmt. Rechts und links von dieser Kaskade führen Treppen zu dem hochliegenden Fahrweg, der hier den Park durchquert.

An der Nordostseite des Sees ist eine kleine Insel dem Ufer vorgelagert, um das an dieser Stelle etwas schmal werdende Baugelände zu verbreitern. Ein Bootvermietungs- und Lagerhaus ist auf ihr geplant, das hinter gleichmäßig gepflanzten Pappeln liegt. Die Südostseite des Sees wird dagegen beherrscht von dem im Programm verlangten Café, das in einem kleinen, durch Treppen mit der Café-Terrasse verbundenen Hafen liegt, der ebenfalls von bedeckten Gängen umschlossen ist. Das Café zeigt seiner Bausumme entsprechend nur einen bescheidenen Hauptraum und entsprechende Wirtschaftsräume. Nach rückwärts ist sein Dach tief herabgezogen, sodaß der Eindruck eines ländlichen Gutsschlößchens entsteht. Hier schließt sich ein Stück stilisierter Garten an das Gebäude an.

Dieser stilisierte Garten ist ein Teil einer ganzen Reihe in festen Linien angelegter Gärten, die seitlich zwischen dem Hauptrestaurant und dem Café in geschlossenem Zuge angeordnet sind und hier die Möglichkeit ergeben, verfeinerte Pflanzenwirkungen, unter Umständen im Verein mit Kunstwerken, zu erzielen.

Diese hier geschilderten, architektonisch behandelten Anlagen, zu denen auch noch der große Sprunggarten gehört, der von einer Promenade seitlich umgeben ist und in Verbindung steht mit den Hauptzügen der Allee, nehmen etwa das erste Drittel des Parkge-

ländes ein und zwar den Teil, der am niedrigsten liegt und fast eben ist. In dem zweiten Drittel beginnt die hügelige Erhebung, die bis zum Standort des Wasserturmes um etwa 16 m ansteigt. Sie ist im wesentlichen als mächtige, grüne, von Baumgruppen umgebene Wiese belassen, die als Lagerplatz dem Besucher freigegeben werden soll. Am Rande dieser Wiese liegt einerseits das ländliche Restaurant, das anknüpft an den Typus des niedersächsischen Hauses mit tief herabgezogenem Dach und mächtiger Diele, aber von diesem Typus ausgehend mehr im Charakter eines behaglichen Landsitzes entwickelt ist.

An der anderen Seite liegt zwischen Bäumen gelagert die im Programm vorgesehene Milchwirtschaft, die ganz im Charakter eines Vierländer Gehöftes gedacht ist. Vor das große Haupthaus lagern sich um einen Hof zwei kleinere Bauten, in denen einerseits der Stall, andererseits die Wirtschaftsgebäude untergebracht werden sollen.

Das letzte Drittel des Geländes zeigt bereits jetzt einen dichten Gehölzbestand. Dieser soll im wesentlichen erhalten bleiben, nur in der Mitte schiebt sich die große Achsenanlage des Wasserturmes ein und am Rande schließen sich einige kleine, streng durchgebildete Punkte an, so z. B. die Trinkhallenanlage, die aus einem kleinen Brunnenpavillon besteht, dem ein Stück stilisierten Gartengeländes mit Promenade und Bänken angefügt ist. Ferner der Platz an der Einmündung der Maria-Louisen-Straße in den Park, der flankiert ist durch Wandelhallen, die in diesem von Gebäuden mehr entblößten Teil des Parkes den Besuchern Unterkunft geben sollen bei plötzlichem Unwetter.

Rings um den Park sind zehn Spiel- und Sportplätze verteilt, von denen einige die zu geregelten Sportspielen ausreichenden Größen aufweisen. Die Wirtschaftshöfe sind auf den Umfang des Parkgeländes zerstreut und die Gärtnerei ist in einem Geländezwickel am Goldbeck-Kanal untergebracht. — (Schluß folgt.)

Tote.

Architekt Gaetano Koch in Rom †. In Rom starb unerwartet ein bedeutender Architekt deutschen Namens und deutscher Abstammung. Der „Schwäb. Merk.“ läßt sich über ihn aus Rom das Folgende berichten: „Sein Großvater war der berühmte Landschaftsmaler Josef Anton Koch, der 1768 in Elbigenalp im Tyroler Lechtal geboren, 1795 sich in Rom niederließ, und nachdem er, der Tyroler Bauernsohn, 1806 eine schöne Bauerntochter aus Olevano geheiratet, hier im Kreise seiner schon halb italienisierten Familie 1839 starb. Sein Sohn Camillo (geb. 1815) wurde ein angesehener Arzt. Von ihm stammte der 1849 in Rom geborene Architekt Gaetano Koch, der einzige, der seinen Namen und seinen Künstlerruf aus allen schweren Baukrisen des dritten Rom unversehrt rettete. Gewirkt hat Koch ausschließlich in seiner Vaterstadt, hier sind aber seine monumentalen Schöpfungen auch dem Fremden wohlbekannt. Die Schönste ist zweifellos der Palast der italienischen Reichsbank an der Via Nazionale, wohl überhaupt das schönste moderne Gebäude Roms. Ebenso baute Koch 1895 jenen herrlichen Palast für den Fürsten Piombino, den sich 1900 Königin Margherita als Witwensitz erwarb. Auch der Eingang in das heutige Rom, wenn man vom Hauptbahnhof kommt, die beiden Marmorpaläste mit den Bogengängen auf dem Boden der antiken Exedra der Diokletiansthermen, sind von Gaetano Koch. Seine private Tätigkeit wurde 1905 durch große Aufgaben unterbrochen, die ihm der Staat stellte. Graf Sacconi war gestorben, ohne die Vollendung des von ihm geschaffenen Viktor Emanuel-Denkmal in Rom erlebt zu haben. Die Regierung stellte Koch an die Spitze der Kommission, die die Vollendung

des Denkmals übernehmen sollte. Koch setzte seine ganze Ehre darein, diese Vollendung durchzusetzen und die Enthüllung für den 21. April 1911 zu ermöglichen. Dabei hat er sich aufgerieben, bis seine Kräfte versagten. Das Riesenmonument hat ihn getötet, wie Sacconi und wie Chiaradia, den Schöpfer der eigentlichen Reiterstatue. Wenn aber auch Koch diese Vollendung nicht erlebt hat, so hat er sich doch durch seine selbständigen Werke einen Platz in der Kunstgeschichte des modernen Italien gesichert.“ —

Vermischtes.

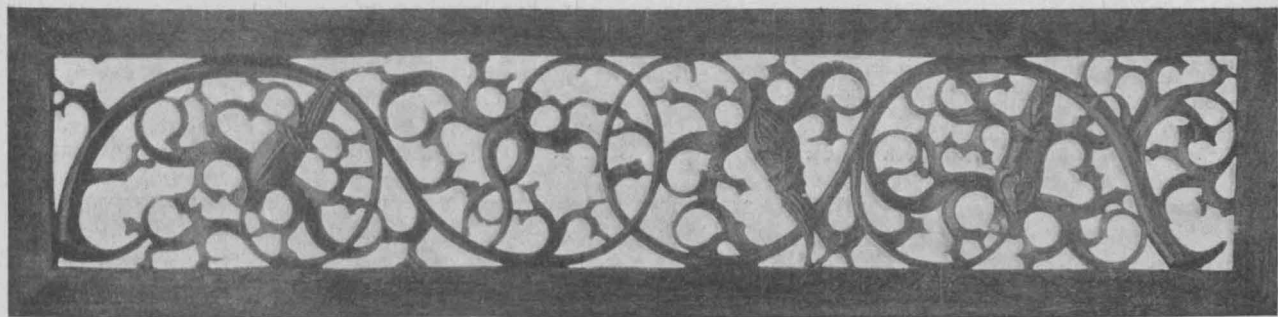
Das preußische Fluchtlinien-Gesetz vom 2. Juli 1875. Die preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und des Inneren sehen sich in einem Runderlaß vom 3. Mai 1910 veranlaßt festzustellen, daß nach neueren Entscheidungen des kgl. Ober-Verwaltungsgerichtes das preußische Fluchtlinien-Gesetz vom 7. Juli 1875 für Gutsbezirke nicht zur Anwendung gelangen könne, für diese Bezirke daher der allgemein gültige Rechtszustand vor Erlaß dieses Gesetzes zu berücksichtigen sei. Begründet wird die Verneinung der Anwendung mit dem Umstande, daß es in einem Gutsbezirk weder einen „Gemeindevorstand“ noch eine „Gemeinde“ gebe.

Nachdem hiernach die Wirkung dieses Gesetzes in einem so wichtigen Punkte aus rein formalen Gründen durchbrochen ist, erscheint uns die Frage berechtigt, ob es nicht überhaupt zweckmäßig sei, dieses durchaus veraltete und jedem gesunden Fortschritt im Städtebau hinderliche Gesetz durch eine neue, von modernen Anschauungen getragene Bearbeitung zu ersetzen. —

Conradin Walther †

Am Mittag des zwanzigsten Mai ist in Nürnberg im Alter von 67 Jahren der Architekt Conradin Walther, ehemals Professor an der königlichen Kunstgewerbeschule in Nürnberg, einem langwierigen Herzleiden erlegen. Mit seinem Heimgang betrauert die deutsche Baukunst der Gegenwart den Verlust eines Künstlers, dem es in außerordentlichem Maße beschieden war, seinen Werken deutsches Gemüt und deutsches Leben zu verleihen und aus dessen Werken ein geschlossenes künstlerisches Charakterbild zu uns spricht.

Wir kommen auf seinen Anteil an der Entwicklung der Baukunst unserer Tage gelegentlich zurück.



BEILAGE FÜR WETTBEWERBE

Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert. Von Albert Hofmann in Berlin. (Fortsetzung.)



In umfangreicherer Weise wie der Entwurf Jansens beschäftigt sich der Entwurf „Denkankünftig“ von Brix, Genzmer und der Hochbahngesellschaft mit den Fragen des Verkehrs, die jedoch einer besonderen Betrachtung im Zusammenhang mit den ähnlichen Fragen der übrigen Entwürfe vorbehalten seien. Hier seien zunächst die architektonischen Momente der Arbeit in Kürze geschildert.

Gemäß ihrem Kennwort gehen die Verfasser von dem Gedanken aus, daß Derjenige, der einen Grundplan für die Bebauung Groß-Berlins aufstellen wolle, um einige Menschenalter vorausblicken müsse, um sich der Größe der Aufgabe bewußt zu werden. Der im Jahre 1925 ausgebaute Stadtbereich Berlin werde etwa 2,6 Millionen Einwohner umfassen, während die Abwanderung aus dem Geschäftszentrum der Stadt in den nächsten 90 Jahren auf 100 000 Einwohner zu schätzen sei. Handel, Wandel und Verkehr können sich innerhalb 90 Jahren verdreifachen, Groß-Berlin werde dann, also um das Jahr 2000, rd. 10 Millionen Einwohner haben. Das bedeute eine Gefahr, für die es gerüstet sein müsse. Unter der Voraussetzung, daß die Klasse der Arbeiter und der wenig Bemittelten 50—60% der Bevölkerung ausmache, die des Mittelstandes 20—25%, des besseren Bürgerstandes 12% und der Villenbesitzer 8%, ist berechnet, daß Groß-Berlin ein Gesamtbebauungsgebiet von 79 990 ha haben müsse. Es verbleibt daher von dem auf 200 000 ha zu veranschlagenden Gesamtgebiet von Groß-Berlin eine Fläche von 121 110 ha, die für Landwirtschaft, Gärtnereien, Rieselfelder, für den Wald-, Park- und Wiesengürtel, sowie als Schutzfläche für die Wassergewinnungswerke und als Freiflächen dauernd freigehalten werden müsse. Um auf den noch immerhin sehr großen Bauflächen ein „wildes“ Bauen zu verhüten, erklärten die Verfasser für notwendig, einen größeren Teil der Baufläche, etwa den, der erst nach 45 Jahren nötig wird, als Freiflächen zweiter Ordnung zu erklären, die erst nach dem Ausbau der ersten Bebauungsfläche für den weiteren Anbau zur Verfügung gestellt werden. Um das zu erreichen und die Möglichkeit zu gewinnen, die Freiflächen als Gemeind eeigentum oder als Allgemeingut für Groß-Berlin dauernd offen zu halten, würde nach den Verfassern zu wünschen sein, „daß die gesamten Freiflächen einschließlich der Freiflächen zweiter Ordnung aufgekauft würden, wobei sich dieses ganze Unternehmen durch den späteren Verkauf der Freiflächen zweiter Ordnung als Bauland bezahlt machen würde“.

Hinsichtlich des Verkehrs rechnen die Verfasser mit der Annahme, daß sich in 90 Jahren in Berlin selbst 2,5 Mill. Einwohner, die übrigen 6—8 Millionen in den Vororten und außerhalb Berlins befinden werden. Da

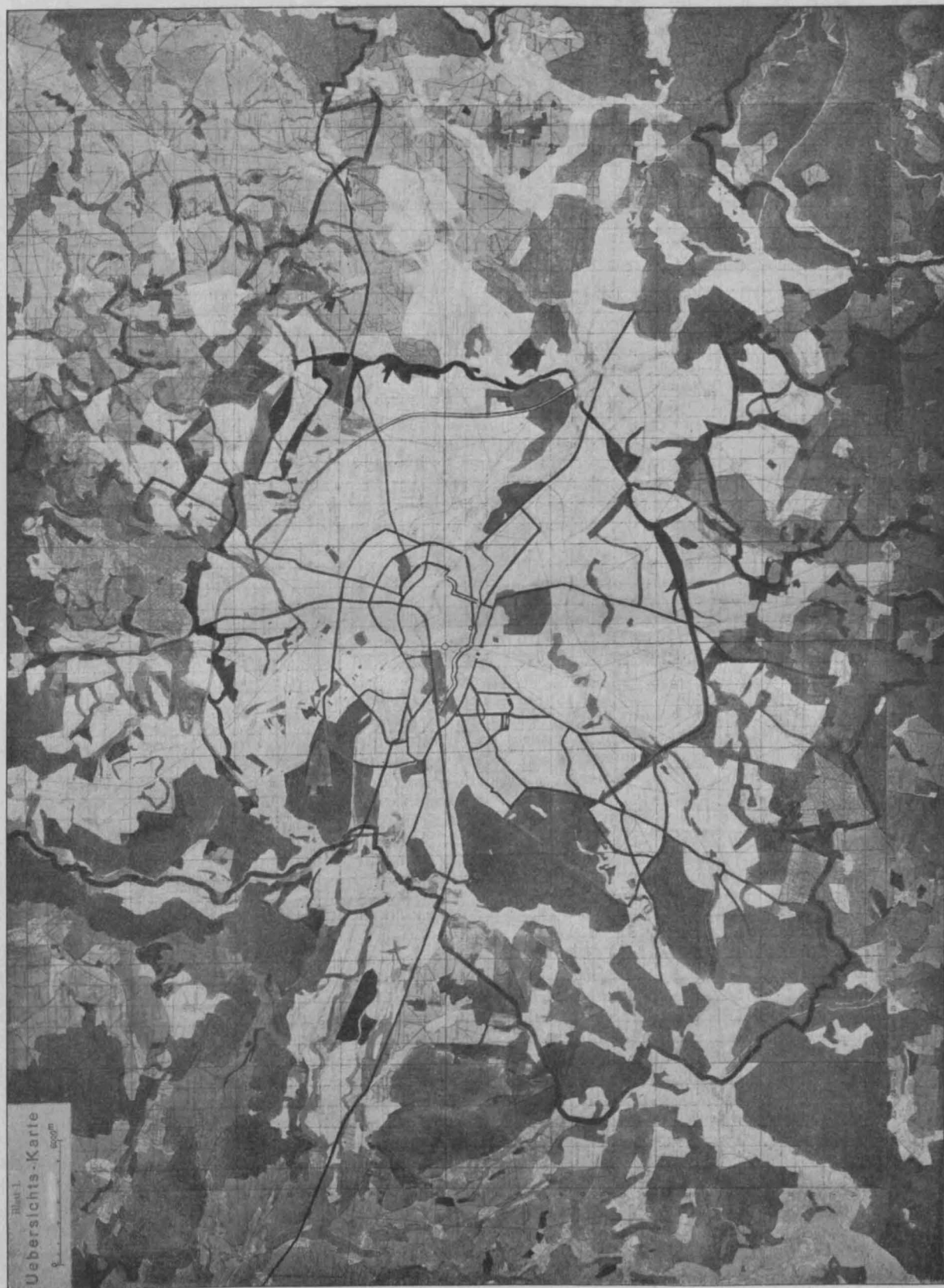
sich demnach außerhalb Berlins dreimal so viel Einwohner angesiedelt haben werden, als in Berlin, so sei zu erwarten, daß sich der Verkehr mehr als versechsfache. In Berlin selbst werde sich ein drei- und vierfacher Verkehr ergeben, aber auf kürzere Zeiträume verteilen und bei Beginn und Ende der Arbeitszeit „in unheimlicher Weise anschwellen“. Die Maßnahmen, die hierzu vorgeschlagen werden, sind naturgemäß auf lange Sicht — 30 oder 50 Jahre — berechnet. Ein Sondergesetz müsse erlassen werden mit der Wirkung, daß beim Bauen die künftigen Hauptgrundlinien von Groß-Berlin beachtet werden.

Maßgebend für einen Grundplan für Groß-Berlin sind in erster Linie die Verkehrsstraßen. Sie haben die Mittelpunkte der einzelnen Orte und Siedelungen miteinander zu verbinden und müssen mit den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Untergrundbahnlinien neben den wichtigeren Wasserläufen das Skelett von Groß-Berlin bilden. Die Bebauungsdichte müsse von jedem einzelnen Zentrum nach den Ausläufern mehr und mehr abnehmen. Verkehrs- und Geschäftsstraßen, Wohn- und Promenaden-Straßen sind auseinander zu halten. Der geplante Grüngürtel soll durch Alleen und Grünstreifen mit den größeren Grünflächen der Innenstadt verbunden werden. Auch letztere müssen miteinander in Beziehung gesetzt werden, sodaß sich grüne Ringlinien bilden. „In diesen liegen die Spitzen sich nach außen keilförmig verbreiternder grüner Radialstreifen, die sich an der Peripherie zu einem breiten Wald- und Wiesengürtel vereinigen. Dieser Hauptgürtel soll bebaut und noch zu bebauende Gebiete von allen Seiten umgreifen, sich durch Radialflächen mit den außer dem Bebauungsinteresse liegenden Feldern und Wäldern und mit dem Groß-Berlin umfassenden offenen Lande vereinigen. Wir bekommen dadurch Grünflächen, die ihre feinen Ausläufer in das Innere der Orte und größeren Vororte, ja bis ins Zentrum Berlins erstrecken. Andererseits gehen sie von diesem Kern aus, verbinden sich vielfach ringförmig miteinander und verschmelzen sich schließlich zu Grünflächen, die größer sind, als die bebauten Gebiete“. Dadurch ergeben sich als bebauten Oasen Genossenschafts-Gemeinden, Gartenorte, Waldorte, Wohnkolonien, Arbeiter- und Bürgersiedelungen. Den einzelnen Orten sollen Selbständigkeit und Eigentümlichkeit gewahrt bleiben. Mit Vorliebe sind grüne Verbindungen längs der vorhandenen Flußgräben, Bäche und Wasserläufe erhalten. Moorige und sumpfige Gelände sind grundsätzlich in die Grünanlagen einzubeziehen.

Der allgemeine Grundlinienplan dieses Entwurfes setzt sich, wie es ja naturgemäß ist, auch hier zusammen aus den Vorschlägen für die Führung von Eisenbahnen, von neuen Straßenzügen und von neuen oder zu verbessernden Wasserstraßen. Beiden Straßenzügen sind unterschieden Straßen erster Ordnung als wichtigste Hauptverkehrsstraßen. Hierzu zählen die alten

Staats- und Provinzial-Straßen. Straßen zweiter Ordnung als wichtige Verbindungsstraßen, als welche anzusehen sind die Verbindungsstraßen zwischen Berlin und den Vororten und der Vororte untereinander. Straßen dritter Ordnung als Verbindungsstraßen in den Städten und Ortschaften. Die Straßen erster Ordnung

dungen zwischen der City von Berlin und den Vororten, namentlich alle Promenaden, Alleen, Parkstraßen, die nicht als Verkehrsstraßen erster Ordnung dienen sollen. Der Grundcharakter einer Straße muß bei ihrer Anlage festgelegt und bewahrt bleiben. Von ihrem Charakter ist auch die Bebauungsart der anliegenden



Entwurf „Denk an künftige“ von Stadtb. a. D. Prof. Jos. Brix zu Charlottenburg, Geh. Hofbrt. Prof. Fel. Genzmer in Berlin und der Hochbahn-Gesellschaft zu Berlin. Ein l. Preis von 25000 M. Park- und Wiesengürtel nebst verbindenden Parkstraßen.

sind in erster Linie Schnellverkehrsstraßen; „demgemäß sind sie nicht durch, sondern um die von ihnen berührten Vororte geleitet. Die Brennpunkte der Vororte sind mit ihnen durch Straßen zweiter oder dritter Ordnung verbunden. Zu den Straßen zweiter Ordnung rechnen die Verfasser die kürzeste Verkehrsverbin-

Baublöcke abhängig. Daraus ergeben sich die Hauptrichtlinien für die Bebauungspläne, sowie für die weitere Straßen- und Platzgestaltung. In den Knotenpunkten des Verkehrsliniennetzes liegen die Verkehrsplätze und alle Uebergangsstellen zwischen Bahnen und Straßen, Bahnen und Wasserwegen, sowie

Straßen und Wasserwegen. In den Maschen des Netzes liegen die Baublöcke, die Aufteilungsstraßen und die Freiflächen.

Zum Zweck der tektonischen Teilung des Stadtkörpers und um Berlin einerseits vom Weichbilde, den Vororten und den umlagernden Gemeindegebiete

zu aus: „Der Schnittpunkt dieser beiden großen Linien, der die Stadt wie das römische Templum mit Kardo und Dekumanus in vier Quadrate teilt, ist im Sinne des Zentralplatzes der Renaissancestadt-Idee oder den Quattro canti (cantoni, Die Red.) Palermos zu einem von einheitlicher Architektur ausgebildeten Kern, her-



Entwurf „Denk an künftig“ von Stadbrt. a. D. Prof. Jos. Brix zu Charlottenburg, Geh. Hofbrt. Prof. Fel. Genzmer in Berlin und der Hochbahn-Gesellschaft zu Berlin. Ein I. Preis von 25000 M. Uebersichtsplan des Verkehrsnetzes.

ten zu teilen, andererseits die City der Weltstadt deutlich heraus zu heben, sind Grenzlinien und besondere Straßenlinien zur Teilung, sowie Platzanlagen angeordnet.

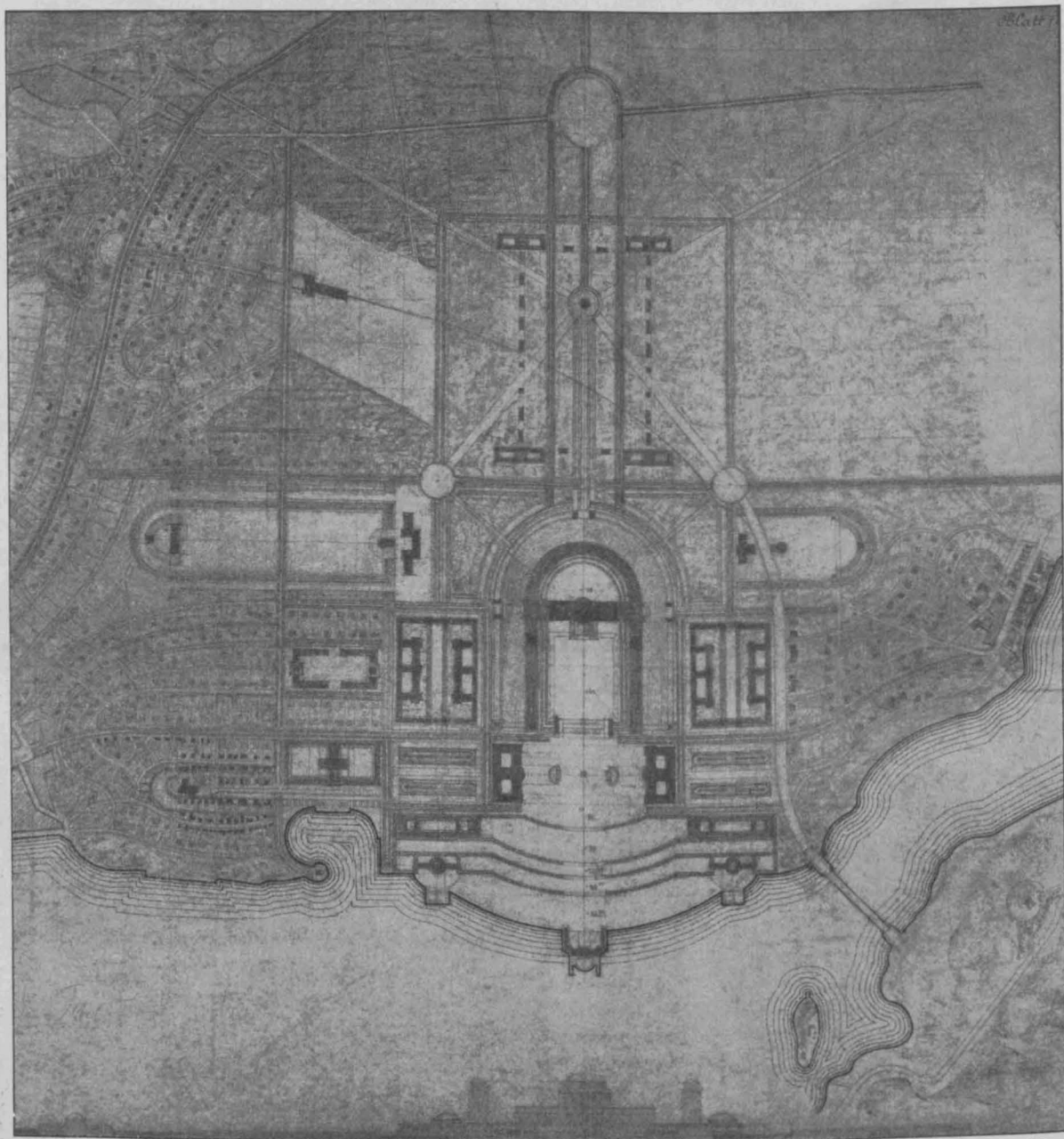
Die bedeutendsten Straßenzüge von Alt-Berlin sind die Straße „Unter den Linden“ und die Friedrich-Straße. An ihrem Schnittpunkt haben die Verfasser den Zentralpunkt von Groß-Berlin angenommen und führen da-

ausgearbeitet. Also ein den Forderungen moderner Großstädte durchaus dienliches Prinzip antikklassischen Städtebaues“. Zur Zurechtweisung sind ferner an der Gemarkungsgrenze Berlins besonders ausgezeichnete Platzbildungen angelegt, zum Beispiel nach dem Vorbild des Charlottenburger Brückenkopfes. Im Zuge der nach dem Herzen Berlins strebenden alten Staats-

und Provinzial-Straßen bildensie als neue Torplätze die Haupteingangspforten zurInnenstadt. Daneben finden sich in derInnenstadt wie im äußeren Stadtbereich eine größere Anzahl Plätze als Ortszentren und Verkehrs-Schnittpunkte. Hierzu zählen in den Vororten namentlich die alten Dorflauen. Sie dienen entweder als ruhige, geschlossene Architekturplätze oder zur Leitung und Lösung des Verkehrs.

In der äußeren Umgebung von Groß-Berlin spielen die Wald-, Wiesen- und Feldflächen ihre Rolle. Wäh-

des Kartoffel-, Rüben-, Kohl- und Getreidebaues muß selbstverständlich in Uebereinstimmung mit dem idealen Zonensysteme bedeutender Nationalökonomien aus der näheren Umgebung der Großstadt weichen.“ Auf den bisherigen Riesellächen bietet sich, da sie in städtischem Besitz sich befinden und von jeder Spekulation freigeblieben sind, für die Gartenstadtbewegung ein bisher „noch nicht beachtetes Feld der Tätigkeit“. Eine solche Gartenstadt für 30000 Bewohner ist bei Heinersdorf im Norden von Berlin vorgesehen



Entwurf „Wo ein Wille da ein Weg“ von Havestadt & Contag in Wilmsdorf, Prof. Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg und Prof. Dr. Otto Blum in Hannover. IV. Preis 10000 M. Die neue Universitätsstadt an der Havel bei Gatow.

rend der Wald unverändert bleibt, ist das Wiesengebiet beträchtlich ausgedehnt worden. Die Rieselfelder sind weiter hinaus verlegt; ein großer Teil der jetzigen Rieselfelder ist in Weideland umgewandelt. „Die Zone

Für eine andere Gartenstadt wird eine Stelle südlich derCharlottenburger Rieselfelder, zwischen der Havel und dem Glieniccker See, vorgeschlagen. —

(Fortsetzung folgt.)

Wettbewerbe.

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage eines neuen Friedhofes in Heidelberg sind 58 Bearbeitungen eingelaufen. —

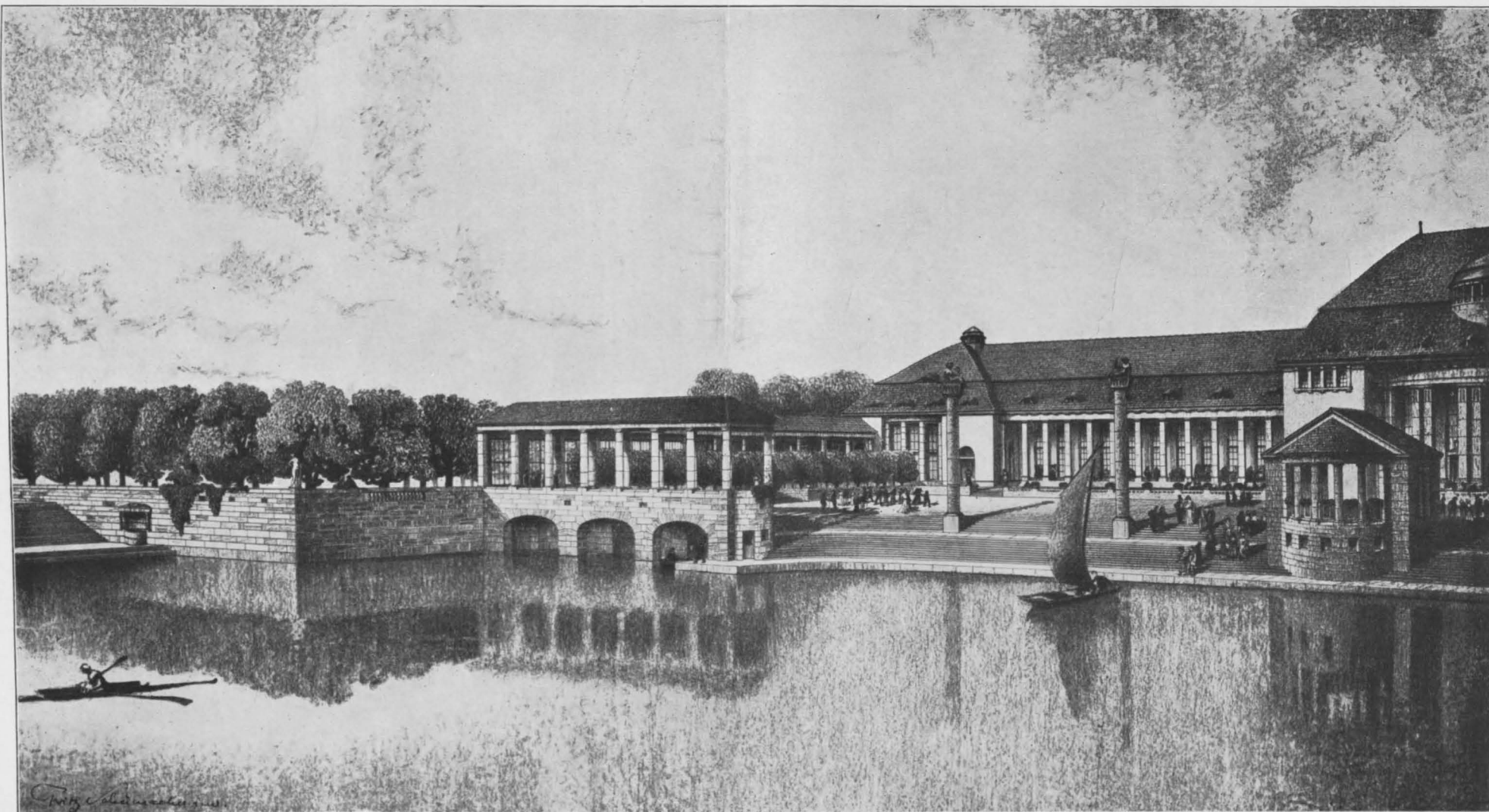
Im Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen für den Neubau des Krankenhauses der barmherzigen Schwestern in Essen (Ruhr) waren 57 Arbeiten eingegangen. Das Preisgericht erkannte je einen Preis von 3500 M. den Entwürfen „Charitas II“ (Verfasser: Architekt Fr. Vogt in Elberfeld) und „Kreuzgang“ (Verfasser: Architekt Hans Rummel, Mitarbeiter Adam Rummel in Frankfurt a. M.) zu und

bedachte den Entwurf „Fides, Spes et Charitas“ (Verfasser: Architekten Franz Gerardi und Peter Sisternich in Essen) mit 2000 M. Drei Entwürfe wurden zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg. — Tote. — Vermischtes. — Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert. (Fortsetzung.) — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg.

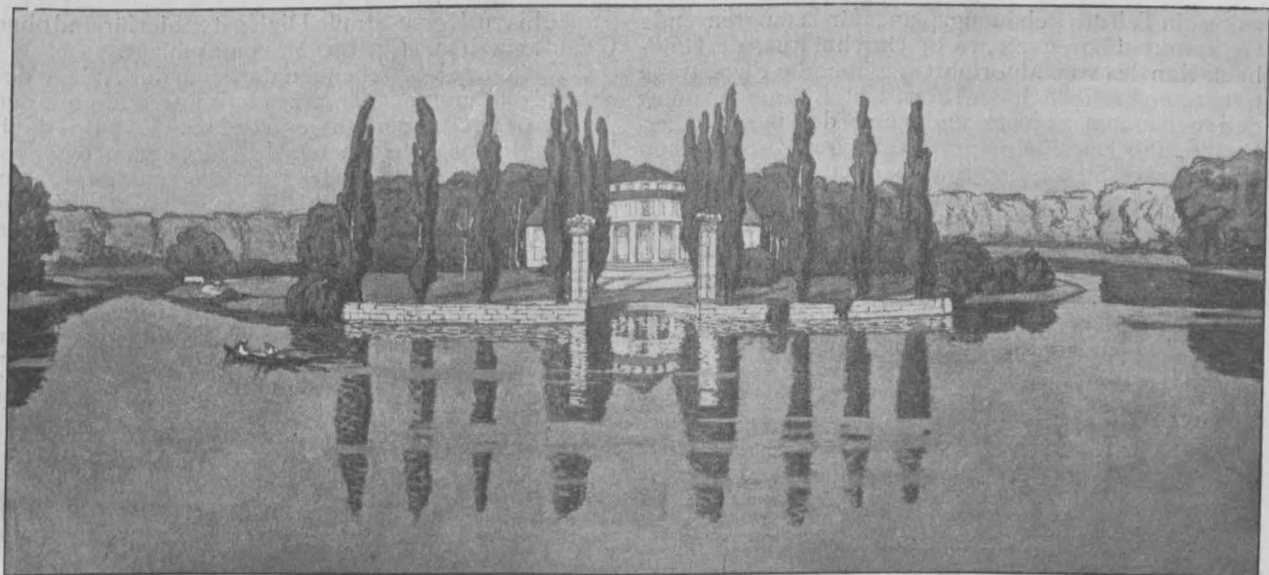
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



NTWURF ZUR ANLAGE EINES STADTPARKES IN
WINTERHUDE BEI HAMBURG. * ECKE AM HAUPT-
RESTAURANT. * ARCHITEKT: BAUDIREKTOR
PROFESSOR FRITZ SCHUMACHER IN HAMBURG.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

*** XLIV. JAHRGANG 1910 * * NO. 43. * * *



Insel mit Bootshaus. Architekt: Baudirektor Professor Fritz Schumacher in Hamburg.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. • NO. 43. • BERLIN, DEN 28. MAI 1910.

Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg.

Für die Gesamt-Anlage: Ober-Ingenieur F. Sperber und Baudirektor Professor Fritz Schumacher in Hamburg.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 331, 332, 333 und 335.



Für die Führung der Straßen im Stadtpark war die Notwendigkeit einer organischen Einfügung des Parkes in den Bebauungsplan bestimmend. Wie die 40^m breite Flur-Straße im Osten, soll auch der 35^m breite Borgweg in der Mitte der Parkausdehnung den Verkehr mit dem Süden vermitteln. Beide Straßen sind durch den

Park hindurchgeführt und es ist ihre Fortsetzung nach Norden in Gestalt der bereits früher geplanten breiten Parkstraße mit Grünstreifen vorgesehen, um dem Park auch die nötige Verbindung mit den nördlichen Gebieten, insbesondere mit den Flächen der Alsterkanalisierung in angemessener schöner Weise zu geben. Die Maria-Louisen-Straße wird von der platzartigen Erweiterung an der den Park umgebenden Korsostraße bis zum Borgweg durch das Gehölz hindurchgeführt, sodaß auch von den Stadtteilen Harvestehude, Winterhude, Rotherbaum usw. eine gute Verbindung nach dem Parkinneren und dem Norden gewahrt wird. Von weiteren im Entwurf berücksichtigten Parkzugängen ist kurz zu erwähnen ein gegenüber der Busse-Straße in der Hauptachse vorgesehener Eingang, der Feldweg 64 im Osten, zwei kleinere Stellen im Süden östlich des Borgweges, welche durch Unterführungen im Damm der Vorortbahnen offen gehalten sind und zwischen beiden Ueberführungen, gleichfalls durch eine solche in der Vorortbahn offen gehalten, die Fortsetzung des Goldbeck-Kanales für den Wasserverkehr von der Außenalster her. Der Kanal ist so um das Hauptrestaurant geführt, daß der Schutenverkehr mit dem Industriegebiet am Stichkanal und Güterbahnhof Barmbeck das Parkgelände nicht berührt und das Leben auf dem Parksee nicht beeinträchtigt wird. Der Parksee hat die Höhenlage des Alsterwassers erhalten; die Verbindung für den Bootsverkehr erfolgt daher ohne Schleuse.

Sämtliche Zugangsstraßen werden durch die nach den Wettbewerbs-Vorschriften vorgesehene Korso-Straße verbunden, die im allgemeinen mit Einzelhäusern an ihrer Außenseite bebaut werden soll. Im Westen,

hinter der Ulmen-Straße, und im Osten, an der ein Glied der Korso-Straßebildenden Flur-Straße, zwischen Vorortbahn und Güterumgebungsbahn, ist von einer Bebauung abgesehen; an beiden Stellen soll eine Schutzpflanzung den Blick auf die benachbarte unschöne Bebauung an der Ulmen-Straße, sowie auf die östlich der Flur-Straße zugelassene Bebauung mit Etagenhäusern und Fabriken verhindern.

Die weiteren Parkstraßen schließen sich organisch den geschilderten Hauptverkehrsstraßen an. Sie sollen durchweg mit Fuß-, Reit- und Radfahrwegen teils verbunden, teils von ihnen begleitet sein, sodaß hierdurch und durch die weiter vorzusehenden Fußwege eine mannigfache Benutzung des Parkes in allen seinen Teilen ermöglicht wird.

Die in der Ausschreibung vorgesehene Parkgrenze ist im wesentlichen eingehalten; im Südosten ist zwischen Flur-Straße und Goldbeck-Kanal unter Einschaltung einer Aufschließungs-Straße noch eine Bebauung mit Einzelhäusern gedacht.

Der Wald auf der westlichen Höhe soll nach dem Entwurf auf dem bisher unbepflanzten Teil an der nördlichen Korso-Straße westlich des Borgweges ausgedehnt werden. Im anschließenden mittleren Parkdrittel wird die große Volkswiese von waldartigen Beständen umrahmt, an einzelnen Stellen von schattenspendenden Hainen durchsetzt. Die Verwendung heimischer Laubbäume und Koniferen in einheitlichen wenig gemischten Beständen, Hecken und Knicks zur Umrahmung der Wirtschafts- und Spielplätze soll hier der Landschaft ein vorwiegend heimatliches Gepräge geben. In der Teichgegend können die Pflanzen unserer Wasserniederungen, in dem östlichen Teil, wie in den sonstigen regelmäßigeren Partien die zur Formgebung der strenger Linien des Entwurfes geeigneten Pflanzenmaterialien, an einzelnen Stellen mit konzentriertem Blumenschmuck, Verwendung finden.

Bei den Baulichkeiten zur Beschattung der verschiedenen Restaurationsplätze in den großen Hauptalleen, z. B. der vom Borgweg nach dem Wasserturm führenden breiten Partie, sollen regelmäßig gepflanzte, charakteristische Baumarten die gewollten Wirkungen hervorbringen. Bei Herstellung des Stadtparkes wird gleich-

zeitig ein Teil des Bebauungsplanes für das angrenzende Gebiet auszuführen sein, wie die Durchführung des Goldbeck-Kanales vom Moorfuhrweg über die Flur-Straße hinaus, einschließlich der Kanal-Unterführungen unter den genannten Straßen und unter der Barmbecker-Straße, die Durchführung des Borgweges zwischen Barmbecker-Straße und Stadtpark-Grenze, die Maria Louisen-Straße zwischen Barmbecker-Straße und Gras-Weg, einschließlich Regulierung des letzteren bis zur Ulmen-Straße und die Verlängerung der Ohlsdorfer-

Straße bis zur Korso-Straße. Die Kosten hierfür sind ohne Grunderwerb auf 1 370 000 M. veranschlagt.

Nach dem Vorstehenden darf man der Anlage des neuen Hamburger Stadtparkes in Winterhude mit den größten Erwartungen entgegensehen. Es wird, dafür bürgen die ausgezeichneten Urheber, eine von hohem künstlerischen Geiste getragene, die praktischen Gesichtspunkte nicht vernachlässigende Anlage sein, die für unsere deutschen Großstädte als begehrtliches Vorbild dienen wird. —

Internationale Hygiene-Ausstellung Dresden 1911. (Schluß aus No. 39.)

Die Ausstellung wird in den Hauptzügen in der nachfolgenden Weise gegliedert sein:

Abteilung I: Chemische Industrie.

Medikamentöse und pharmazeutische Präparate — Chemikalien — Desinfektionsmittel — Putz- und Reinigungsmittel — Konservierungsmittel — Medizinische Seifen — Farben und Lacke — Anstrichmittel von desinfizierender, luftreinigender usw. Wirkung — Diätetische Präparate — Bakterielle Präparate — Serum-Präparate — Mittel zur Vertilgung von Ungeziefer.

Abteilung II: Technik und wissenschaftliche Instrumente.

Technik: Maschinelle und andere größere Einrichtungen für die öffentliche und die private Gesundheitspflege — Maschinen, Apparate usw. für die chemische Industrie — Maschinen, Apparate usw. für die Nahrungsmittel-Industrie — Maschinen, Apparate usw. für die Bierbrauerei- und Getränke-Fabrikation — Einrichtungen, einzelne Teile zur Heizung, Beleuchtung, Ventilation, Entstaubung, Reinigung, Desinfektion usw. — Maschinen, Apparate usw. für Müllverwertung und Müllbeseitigung usw. — Schutzvorrichtungen aller Art für Gewerbe und Industrie.

Instrumente: Apparate und Instrumente für die Wissenschaft (Bakteriologie, Chemie, Medizin, Physiologie, Psychologie, Meteorologie usw.) — Laboratorien — Meß- und Untersuchungs-Apparate — Optische Apparate und Instrumente — Apparate für Mikroskopie, Photographie usw. — Röntgen-Apparate — Orthopädische Artikel — Glaswaren für wissenschaftliche, hygienische, medizinische usw. Zwecke.

Abteilung III: Bäder und Kurorte.

Objekte jeder Art, die geeignet sind, die Besonderheiten eines Seebades, Luft- und Quellenkurortes oder Sanatoriums in hygienischer und therapeutischer Hinsicht darzustellen (Kuranstalten; medizinische und diätetische Einrichtungen und Vorkehrungen; klimatische, landschaftliche und physiologische Eigentümlichkeiten; Quellen-Analysen; Gewinnung und Herstellung von natürlichen und künstlichen Mineralwässern; Mineralwasserprodukte sowie Einrichtungen und Gegenstände zu ihrer Gewinnung, Versendung und Verabreichung; ambulante Brunnenkuren und Hilfsmittel dazu; Indikationen und Nachweis des Heilwertes und der Heilwirkung usw.)

Abteilung IV: Krankenfürsorge und Rettungswesen.

Krankenfürsorge: Krankenhausbau in einzelnen Bauteilen, Modellen, Plänen, Photographien usw. — Inneneinrichtungen und Bedarfsartikel für Krankenhäuser und Pflegeanstalten — Krankenbaracken, Isolierbaracken usw. aus Holz, Wellblech usw. — Krankentransportmittel aller Art — Schutzmittel gegen Ansteckungsgefahr — Krankenkleidung — Einrichtungen, Gegenstände und Mittel für die Herrichtung von Krankenkost — Einrichtungen, Gegenstände und Mittel zur privaten Krankenpflege (Hausapotheken, Samariterausrüstungen, Zimmerklosetts, Krankenbetten nebst Zubehör usw.) — Einrichtungen und Gegenstände für Apotheken.

Rettungswesen: Einrichtungen, Gegenstände und Hilfsmittel aller Art für Sanitätskolonnen, Feuerwehren, Grubenschutz, Rettung aus Seenot, Hilfeleistung bei Unfällen sonstiger Art.

Abteilung V: Militär-, Marine- und Kolonial-Hygiene.

Militärhygiene: Kasernenbau in einzelnen Bauteilen, Modellen, Plänen, Photographien usw. — Inneneinrichtungen für Kasernen — Einrichtungen und Gegenstände zur Mannschaftsverpflegung — Ausrüstungsgegenstände (Kleidung, Gepäck, Marschausrüstung usw.) — Biwakierungs-Einrichtungen und -Gegenstände (Zelte, Feldbetten usw.) — Einrichtungen für Lazarette, Feldapotheken usw. — Wasserversorgung und Abfallbeseitigung im Felde — Feldküchen, Feldbäckereien usw.

Marinehygiene: Einrichtungen und Gegenstände für die Hygiene an Bord von Kriegsschiffen — Kleidungs- und Verpflegungsmittel für die Marine — Einrichtungen, Gegenstände und Hilfsmittel für den Landaufenthalt von Schiffstruppen.

Kolonialhygiene: Einrichtungen, Gegenstände und Hilfsmittel für eine hygienische Lebenshaltung von Kolonisten in den verschiedenen Zonen — Tropenhäuser und deren Inneneinrichtungen — Transportable Bauten — Wärme- und Kälteschutzvorrichtungen für Kolonistenwohnungen — Schutzvorrichtungen gegen Stechmücken usw. — Vorbeugungsmittel gegen tropische Krankheiten — Kleidung und Verpflegung von Kolonisten.

Abteilung VI: Ansiedlung und Wohnung.

Bebauung, Straßenanlagen (Pläne, Modelle, Material usw.) — Wasserversorgung — Abwasser- und Fäkalienbeseitigung, Fäkalienverwertung (Pläne, Modelle, Zubehöerteile usw.) — Mittel und Einrichtungen für hygienische Herrichtung des Bau-

grundes (Entwässerung, Bewässerung, Betonierung, Rostanlagen, Wasserfänge, Isolation usw.) — Straßenbeleuchtung — Straßenreinigung — Stadtgärten — Gartenstädte (Pläne, Modelle usw.) — Friedhofsanlagen, Krematorien — Öffentliche Gebäude — Schulhäuser — Badeanstalten — Schlachthäuser — Desinfektions-Anstalten — Markthallen — Bedürfnisanstalten. Mietbauten, Einfamilienhäuser, Einküchenhäuser, Arbeiter-Wohnhäuser in Zeichnungen, Modellen usw. — Baumaterial — nach hygienischen Gesichtspunkten — Sanitäre Anlagen im Hause, Badeeinrichtungen, Klosettanlagen usw. — Raumverteilung nach Hygiene und Praxis (Zeichnungen, Modelle usw.) — Boden-, Wand- und Deckenbekleidung — Treppen- und Fahrstuhlanlagen — Einrichtungen und Gegenstände für Luft (Ventilation, Rauchabzug usw.), Licht (Fenster, Rolläden, Markisen, Lampen usw.) und Wärme (Öfen, Herde usw.) — Möbel, Betten usw. — Hygienische Einrichtungen aller Art für Bureau, Kontor, Fabrikraum, Werkstatt, Schule, Kirche, Gasthaus, Theater, Versammlungsraum usw.

Abteilung VII: Verkehr.

Hygienische Einrichtungen und Gegenstände für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Automobile, Schiffe — Eisenbahn-, Straßenbahn-, Schlaf- und Speisewagen — Hygienische Einrichtungen und Gegenstände für den Postverkehr, das Fernsprechwesen usw. — Einrichtungen und Gegenstände für Güterbeförderung zu Wasser und zu Lande — Transport von Nahrungsmitteln, Milch usw. — Hygienische Einrichtungen und Gegenstände für die binnenländische und überseeische Personenbeförderung — Einrichtungen und Mittel zum Schutz gegen Krankheitsübertragung — Auswandererwesen — Unterkunftswesen — Einrichtungen und Gegenstände für Hotels, Gast- und Logierhäuser, Bahnhofswirtschaften usw.

Abteilung VIII: Nahrungs- und Genußmittel.

Natürliche und künstliche Nahrungs- und Genußmittel in fester und flüssiger Form — Diätetische Mittel — Gewürze und Gewürzextrakte, Speisezutaten usw. sowie Einrichtungen und Gegenstände für die Gewinnung und Zubereitung derselben — Gegenstände und Einrichtungen für die Gewinnung und den Transport von Nahrungs- und Genußmitteln — Milchversorgung — Fleischversorgung — Gegenstände und Einrichtungen für die Herstellung und Zubereitung von Nahrungs- und Genußmitteln — Kücheneinrichtungen und -gegenstände für Haushalt und Massenversorgung — Gegenstände und Einrichtungen für Molkereien, Bäckereien und Konditoreien, für die Konservfabrikation usw. — Instrumente und Apparate für die Untersuchung und Kontrolle der Nahrungs- und Genußmittel — Einrichtungen und Gegenstände für die Frischerhaltung der Nahrungs- und Genußmittel — Einrichtungen und Gegenstände für Gewinnung, Herrichtung, Transport und Ausschank von alkoholischen, alkoholfreien Getränken, Mineralwässern usw. — Kaffee, Tee und deren Surrogate — Tabak und Tabakfabrikate, sowie Einrichtungen und Gegenstände für deren Zubereitung und Genuß.

Abteilung IX: Kleidung und Körperpflege.

Kleidung: Bekleidungsgegenstände aller Art — Reformkleidung — Erzeugnisse der Textilindustrie für Bekleidungs-zwecke — Fußbekleidung — Reformschuhwerk — Gummischuhe — Kopfbedeckung — Spezielle Berufskleidung für Aerzte, Chemiker, Krankenpflege, Desinfektoren, für die verschiedenen Gewerbe: Schiffer, Bergleute usw.

Körperpflege: Einrichtungen und Gegenstände für die häusliche Körperpflege, soweit sie nicht als Bestandteile der hygienischen Wohnungseinrichtung anzusehen sind — Bade- und Wascheinrichtungen, Schwitzapparate, Badeschwämme, Hautbürsten, Apparate für Teilbäder, Massier- und Frottier-Apparate und -Gegenstände usw. usw. — Einrichtungen und Gegenstände für Zimmergymnastik, soweit sie nicht ausgesprochen sportlichen Zwecken dienen — Licht-, Luft- und Sonnenbäder.

Abteilung X: Kosmetik.

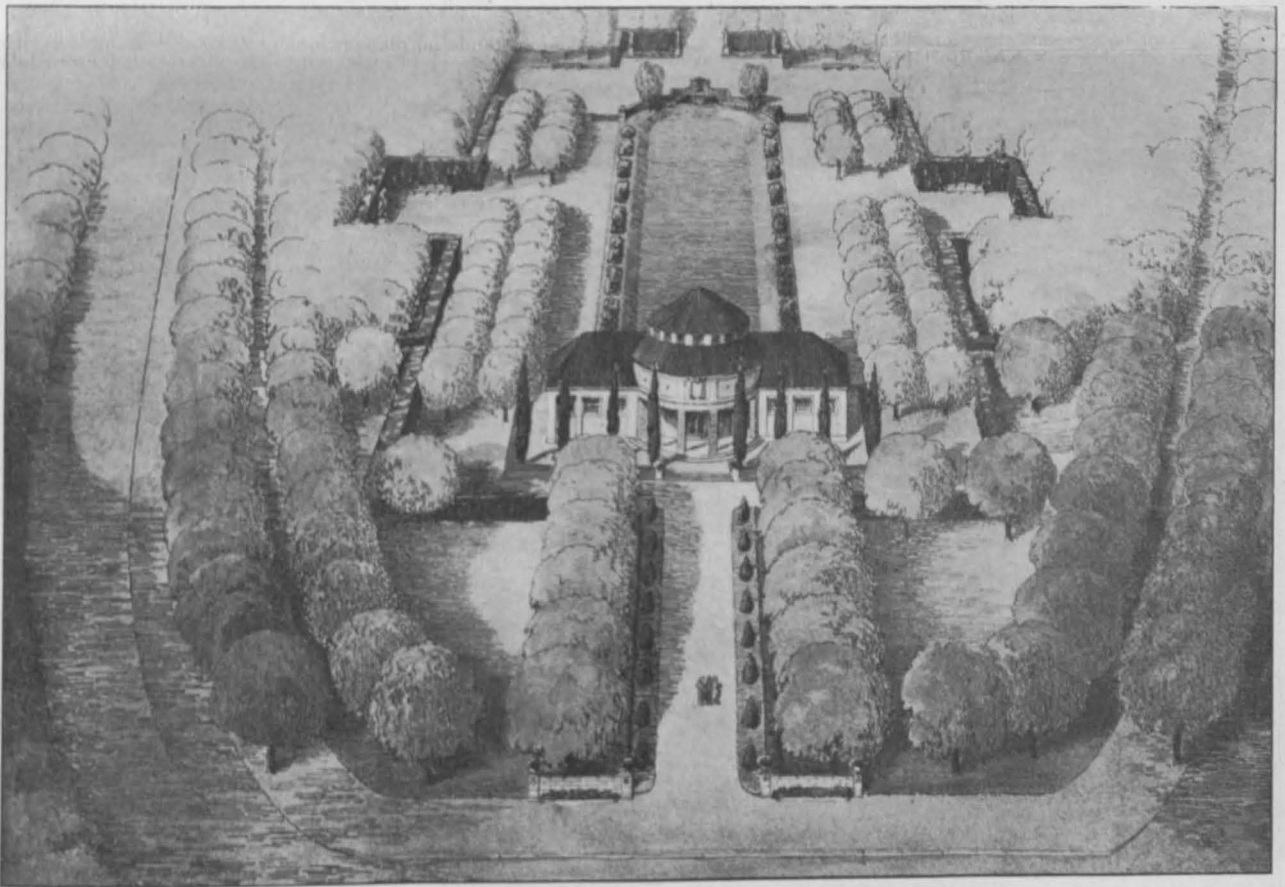
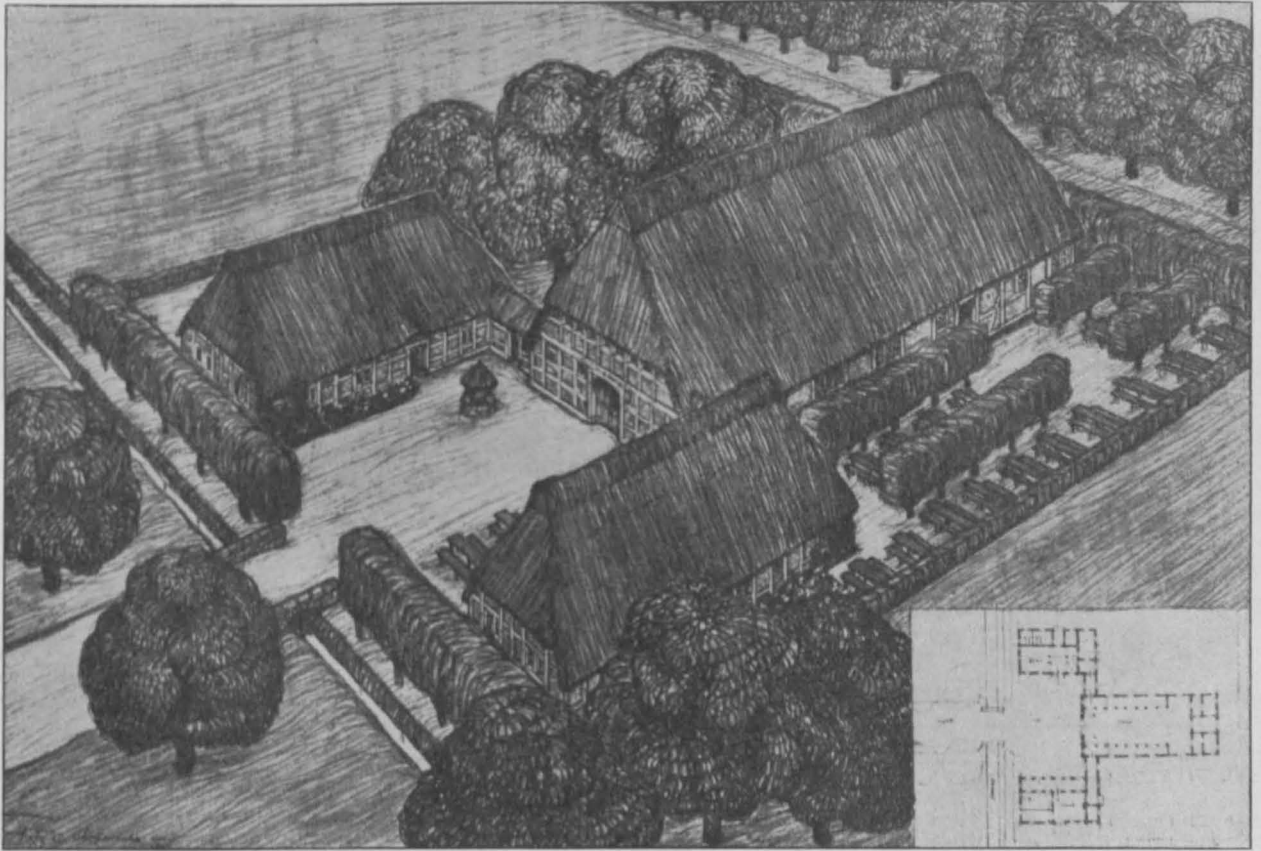
Abteilung XI: Körperübungen, Spiel und Sport.

Einrichtungen, Gegenstände und Hilfsmittel für Leibesübungen, Spiel und Sport in jeder Form — Sportbauten in Modellen, Plänen, Photographien usw. (z. B. für Turnhallen, Schwimmhallen, Reitbahnen, Radrennbahnen, Schlittschuhbahnen, Rollschuhbahnen, Tennisplätze usw.) — Inneneinrichtungen zu Sportbauten — Turnapparate — Spielzeug — Gymnastische Apparate, soweit sie nicht ausschließlich der häuslichen und therapeutischen Körperpflege dienen — Sportkleidung — Trainiermittel und -einrichtungen — Diätetische Mittel für den Sport — Verpflegungsmittel und -Einrichtungen für Sportleute — Unterkunftseinrichtungen (Schutzhütten, Zelte usw.) — Gegenstände für erste Hilfe bei Sportunfällen.

Abteilung XII: Hygienische Literatur und Kunst.

Zur Frage der Durchbiegung von Trägern.

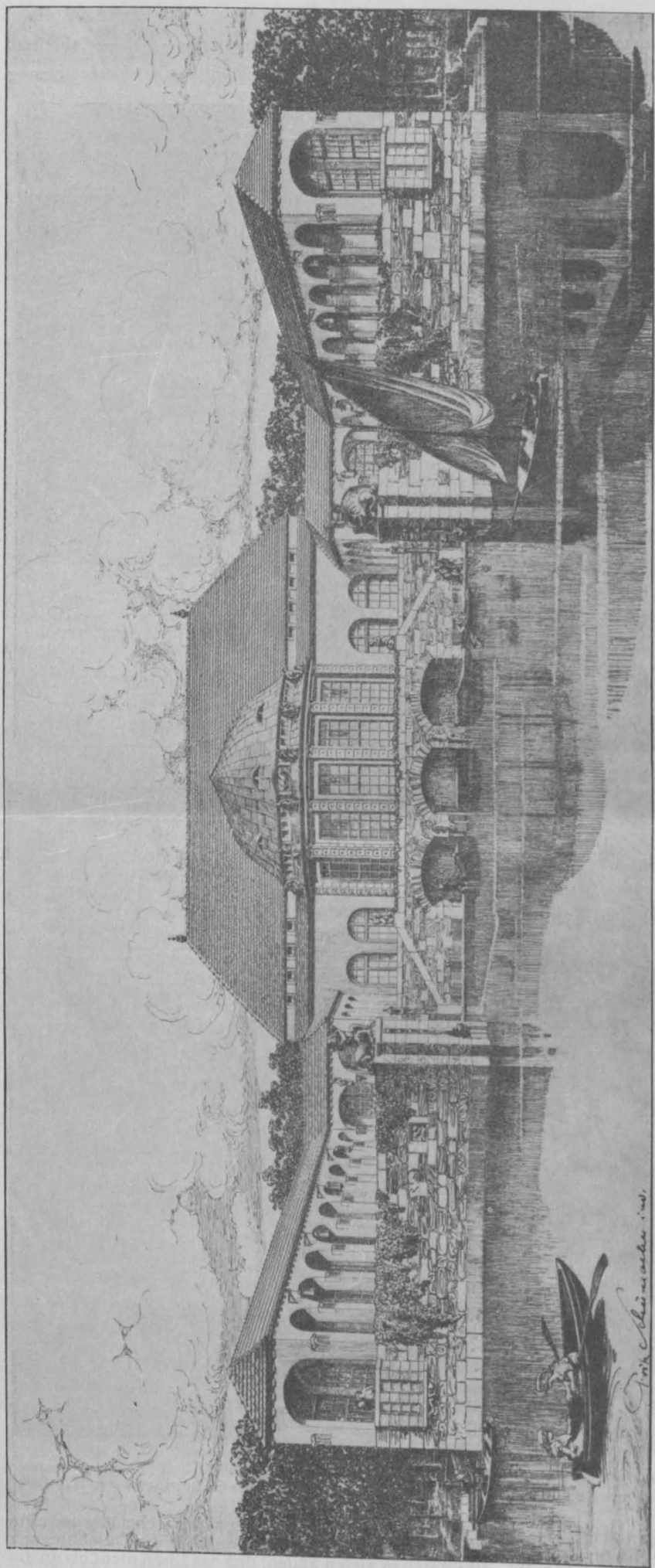
In den meisten Baupolizeiverordnungen finden sich neben den Festsetzungen über die zulässige Beanspruchung von Trägern auch noch Bestimmungen, die sich alle aus der Grundbeziehung $f = \frac{5 Q \cdot l^3}{384 E \cdot J}$ ableiten. Die so berechnete Durchbiegung hat zur Voraussetzung



Oben: Baugruppe für die Milchwirtschaft. Unten: Pavillon für Brunnen-Kuren.

Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg. Arch.: Baudir. Prof. Fritz Schumacher in Hamburg.

über die zulässige Durchbiegung. Sie soll meist nicht mehr als $\frac{1}{500}$ bis $\frac{1}{600}$ der Stützweite betragen. Für die Prüfung, ob diese Forderung erfüllt ist, werden Formeln gegeben, die beiderseits freigelagerte Träger und gleichmäßig verteilte Belastung. Aus der Bestimmung über die Durchbiegung ergibt sich in vielen Fällen, daß das Eisen nicht bis an die



Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg. Architekt: Baudirektor Prof. Fritz Schumacher in Hamburg. Wasseransicht des Cafés.

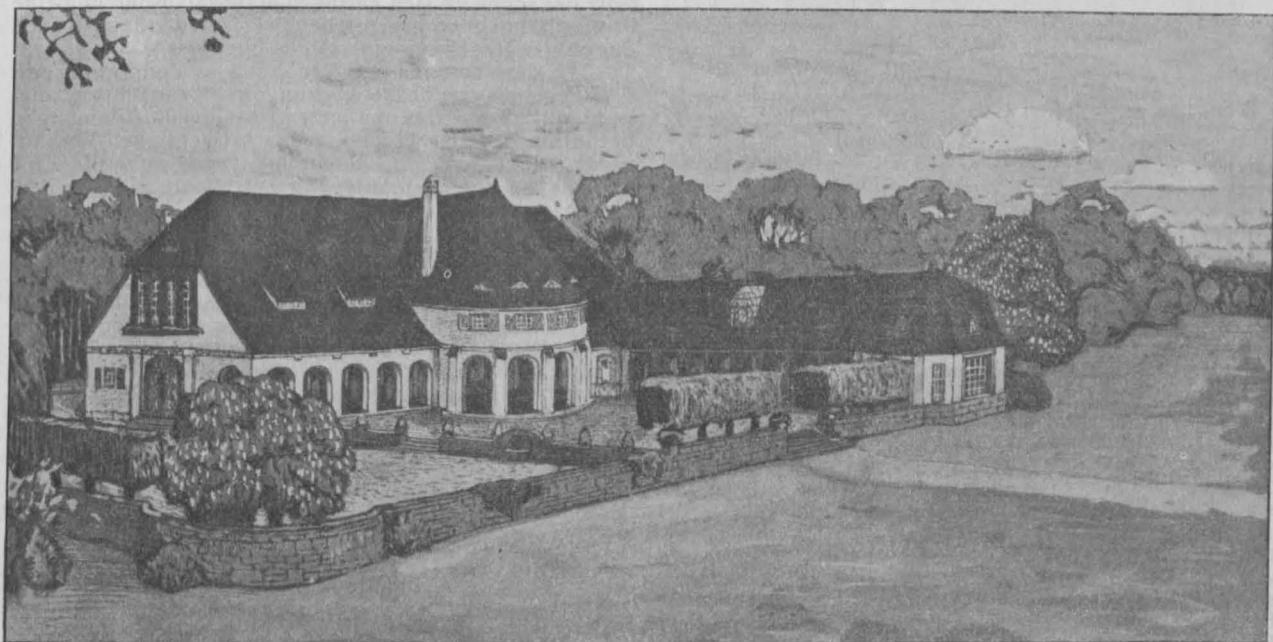
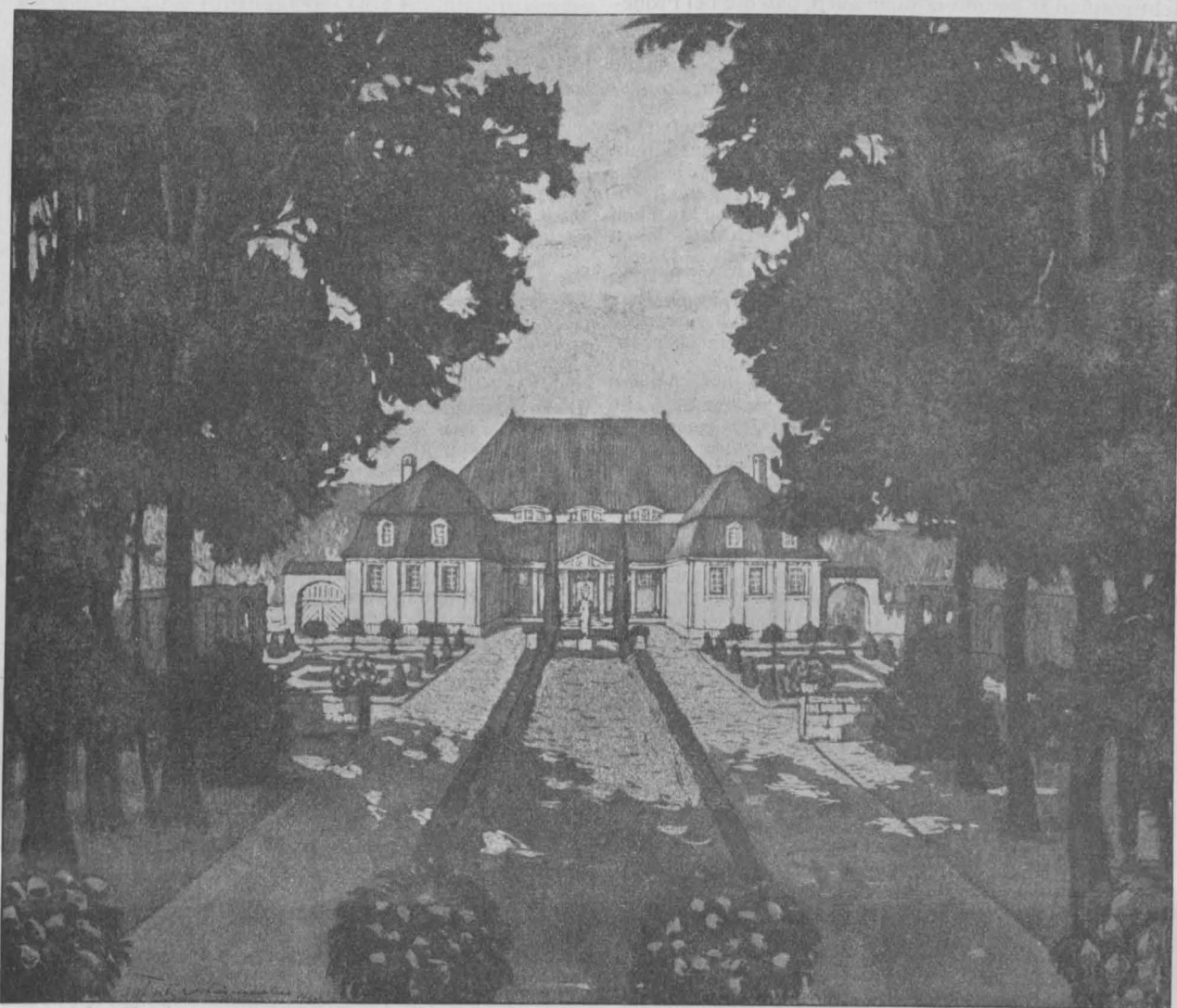
Grenze der zulässigen Beanspruchung ausgenutzt werden kann. Es findet also dann nicht mehr eine Bestimmung der Abmessungen der Träger nach ihrer Beanspruchung, sondern eine solche nach ihrer Durchbiegung statt.

Es erscheint in diesem Augenblick, wo infolge des neuen Ministerial-Runderlasses vom 31. Januar 1910 ohnehin eine Revision und Abänderung der bestehenden Baupolizeivorschriften, soweit sie sich auf die zulässige Beanspruchung beziehen, erforderlich wird, angezeigt, einmal zu prüfen, in wieweit solche Bestimmungen über die Durchbiegung überhaupt berechtigt sind bzw. in der vorliegenden Form aufrechterhalten werden können. Vorab sei hervorgehoben, daß der Ministerial-Rundlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der sich durch große Vollständigkeit und Ausführlichkeit bezüglich aller Angaben auszeichnet, eine solche Bestimmung nicht enthält. Das erscheint sehr bemerkenswert und darauf hinzuweisen, daß man auch an der maßgebendsten Stelle solche Bestimmungen für entbehrlich gehalten hat.

Die Vorschriften über die Berechnung und Beanspruchung von tragenden Konstruktionen, wie sie in den Baupolizei-Verordnungen enthalten sind, sollen doch lediglich den Zweck haben, die genügende Festigkeit einer Ausführung sicher zu stellen. Für die Sicherheit des Trägers ist die Frage der Durchbiegung, solange die zulässige Beanspruchung nicht überschritten wird, überhaupt von untergeordneter Bedeutung. Uebermäßig starke Durchbiegungen können lediglich einen ungünstigen Einfluß auf die Sicherheit der Auflager ausüben, insofern nämlich, als ein Abheben des Trägers von der der Öffnung abgewandten Auflagerkante und damit eine stärkere Pressung der vorderen Auflagerkante stattfinden kann. Praktisch wird dieser Umstand in der Uebersahl der Fälle keine große Bedeutung gewinnen, wenn darauf gehalten wird, daß die Auflager richtig dimensioniert werden, das heißt also daß die von ihnen auf die Unterlage übertragene Pressung in den zulässigen Grenzen bleibt.

Für die Beurteilung des zulässigen Maßes der Durchbiegung brauchen dann nicht mehr Sicherheitsgründe, sondern nur ästhetische, vielleicht auch „Gefühlsgründe“, vor allem aber wirtschaftliche Gründe maßgebend zu sein. Besonders die letzteren werden häufig die Entscheidung darüber, was als zulässige Durchbiegung anzusehen ist, beeinflussen. Bei beschränkter Konstruktionshöhe wird man unbedenklich, um an Kosten zu sparen, in manchen Fällen eine größere Durchbiegung zulassen und auch zulassen können, als in den Fällen, wo man in der Wahl der Konstruktionshöhe nicht beschränkt ist. Es erscheint jedenfalls ungerechtfertigt, in allen Fällen gleiche Anforderungen bezüglich der Durchbiegung zu stellen und damit den Konstrukteur ungebührlich zu beengen. Es gibt Fälle, wo man eine größere Durchbiegung zulassen muß, um die auftretenden Stöße möglichst rasch und gut zu vernich-

ten. Das kann nur durch biegsame Träger geschehen und nicht durch möglichst starre.
 Dem Gesichtspunkt, dem tüchtigen und gewissenhaften besser durchgebildeten Ingenieur, der wissenschaftliche Berechnungsmethoden kennt, macht. Man sollte dieses Zugeständnis nicht wieder aufheben durch Zusatzbestim-



Oben: Rückansicht des Cafés. Unten: Ländliches Gasthaus.

Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg. Arch.: Baudirektor Prof. Fritz Schumacher in Hamburg.

Konstrukteur mehr freie Hand zu lassen, ist in den neuen Bestimmungen erfreulicherweise Rechnung getragen. Die neuen höheren Beanspruchungsziffern sind ein Zugeständnis an den Wert wissenschaftlicher Arbeit, das man dem

mungen über die Durchbiegung, die zu schematisch gehalten sind und daher in vielen Fällen vorhandenen, sie beeinflussenden Umständen nicht Rechnung tragen können.

Wie schon Eingangs gesagt, beruhen die Bestimmun-

gen über die Berechnung der Durchbiegung auf der Annahme vollkommen freigelagerter Träger. Diese Verhältnisse liegen aber in den meisten Fällen des Hochbaues nicht vor und so kommt es denn auch, daß die bei Probelastungen sich ergebende Durchbiegung mit der errechneten nicht übereinstimmt, vielmehr weit darunter bleibt. Am bedeutungsvollsten ist die Frage der Durchbiegung für die Deckenträger massiver Decken. Hier bedingt die bisher gestellte Forderung häufig die Wahl eines 1—2 Stufen höheren Profils, als es bei einer Dimensionierung nach Beanspruchung erforderlich würde. Bei einer an einer Schule in Düsseldorf ausgeführten Probelastung eines Deckenträgers, bei welchem die Decke eine Ausbildung nach Abbildung 1 besaß, der Träger also zwischen den Flanschen mit Beton ausgestampft war, wie dies vielfach bei solchen Deckenträgern geschieht, betrug die tatsächliche Durchbiegung beispielsweise nach einem vorliegenden Bericht nur 50% der rechnungsmäßigen. In vielen anderen Fällen, besonders da, wo es sich um gestelzte Decken handelt, die eine Ausbildung nach Abbildung 2 erfahren, sind diese Ergebnisse bestätigt worden.

Fragt man sich nach den Gründen, die diese Abweichungen erklären, so kommen dafür wohl zwei in Betracht. Einmal wird infolge der Einmauerung und Uebermauerung der Träger ein gewisses, wenn auch vielleicht nur geringes Maß von Einspannung an den Trägerenden erzielt, sodann aber, und das ist wohl das Wesentliche, findet auch entschieden eine gewisse Verbundwirkung zwischen Träger und Deckenplatte statt. Das Maß der Einspannung festzulegen ist unmöglich, weil es zu sehr von der Güte der Ausführung abhängt, vielfach natürlich auch garnicht eine solche vorhanden sein wird. Die Rücksichtnahme auf sie

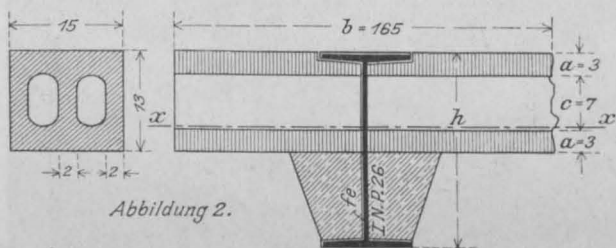


Abbildung 2.

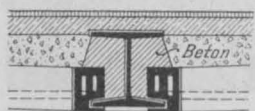


Abb. 1.

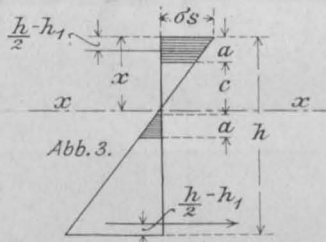


Abb. 3.

scheidet daher berechtigterweise i. allg. aus. Die Verbundwirkung ist aber sicher vorhanden und läßt sich auch rechnerisch nachweisen. Bei dem in Abb. 2 veranschaulichten Fall wird, sofern zwischen Träger und Ziegelsteindecke eine gute Vermörtelung stattfindet, die Wirkung als Plattenbalken vorhanden sein. Es wird also die an den oberen Trägerflansch anschließende Deckenplatte als Druckgurt mitwirken und der Träger im wesentlichen nur die Zugspannungen aufzunehmen haben. Nimmt man beispielsweise für die Deckenplatte eine Spannweite von 1,65 m, für die Stützweite des Trägers 6,12 m und als Gesamtbelastung (Eigengewicht + Nutzlast) 500 kg/qm an, so ergeben sich unter Zugrundelegung der in dem Ministerial-Runderlaß vom 29. Januar 1899 betreffend die Berechnung von Steindecken gegebenen Werte folgende Belastungs- und Beanspruchungsverhältnisse:

Als Breite des Druckgurtes darf die Plattenbreite mit höchstens $\frac{1}{3}$ der Trägerstützweite in Rechnung gestellt werden. Damit wird der zusammengesetzte Trägerquerschnitt wie die Skizze zeigt. Die Abstände der Zug- und Druckmittelpunkte des I N.-P. 26 von der Trägermitte seien h_1 , dann wird genügend genau

$$b \cdot a \cdot \left(x - \frac{a}{2}\right) + n \cdot \frac{f_e}{2} \cdot \left(x - \frac{h}{2} + h_1\right) = n \cdot \frac{f_e}{2} \cdot \left(\frac{h}{2} - x + h_1\right)$$

$$\frac{b \cdot a}{2} + \frac{n \cdot f_e}{2} \cdot h$$

hieraus $x = \frac{b \cdot a + n \cdot f_e \cdot h}{b \cdot a + n \cdot f_e}$

mit $b = 165$, $n = 25$, $f_e = 53,3$, $h = 26$, $a = 3$ wird

$$165 \cdot \frac{3^2}{2} + \frac{25 \cdot 53,3}{2} \cdot 26$$

$$x = \frac{165 \cdot 3 + 25 \cdot 53,3}{165 \cdot 3 + 25 \cdot 53,3} = 9,885 \text{ cm.}$$

Das gesamte Trägheitsmoment des Trägers bezogen auf Eisen als Grundstoff ergibt sich zu:

$$J = J_1 + f_e \cdot \left(\frac{h}{2} - x\right)^2 + \frac{1}{25} \left[b \cdot \frac{a^3}{12} + b \cdot a \cdot \left(x - \frac{a}{2}\right)^2 \right]$$

$$= 5735 + 53,3(13 - 9,885)^2 + \frac{1}{25} \left[165 \cdot \frac{3^3}{12} + 165 \cdot 3 \cdot \left(9,885 - \frac{3}{2}\right)^2 \right]$$

oder $J = 7659,13 \text{ cm}^4$.

Damit

$$W_o = \frac{7659,13}{9,885} = 774,82 \text{ cm}^3,$$

$$W_u = \frac{7659,13}{16,115} = 475,28 \text{ cm}^3.$$

$$M \text{ ist gleich } \frac{1,65 \cdot 500 \cdot 6,12 \cdot 6,12}{8} = 386000 \text{ kgcm.}$$

Die Beanspruchungen errechnen sich dann folgendermaßen:

$$\sigma_{fed} = \frac{386000}{774,82} = 498 \text{ kg/qcm}$$

$$\sigma_s = \frac{f_e}{25} = 19,94 \text{ kg/qcm}$$

$$\sigma_{fez} = \frac{386000}{475,28} = 812 \text{ kg/qcm.}$$

Die Durchbiegung berechnet sich zu:

$$f = \frac{5 \cdot M \cdot l^2}{48 \cdot E \cdot J} = \frac{5 \cdot 386000 \cdot 6,12^2}{28 \cdot 2150000 \cdot 7659,13} = 0,913 \text{ cm} = 1/670 l.$$

Bei Vernachlässigung der Verbundwirkung würde sich für das gleiche Profil I No. 26 mit $J = 5753 \text{ cm}^4$, $W = 441 \text{ cm}^3$ eine Beanspruchung von rd. 675 kg/qcm und eine Durchbiegung von $f = \frac{5 \cdot M \cdot l^2}{48 \cdot E \cdot J} = \frac{5 \cdot 386000 \cdot 6,12^2}{48 \cdot 2150000 \cdot 5753} = 1,2 \text{ cm}$ ergeben.

Der Forderung $f = \frac{l}{600}$ würde im letzteren Fall nicht

genügt sein, denn hier ist $f = \frac{1}{510} l$, während mit Berücksichtigung der Verbundwirkung die errechnete Durchbiegung unter $\frac{1}{600}$ der Stützweite bleibt.

Die mit Berücksichtigung der Verbundwirkung errechnete Durchbiegung beträgt im vorliegenden Fall nur rd. 75% der nach den jetzt üblichen Annahmen berechneten. Während ohne Berücksichtigung der Verbundwirkung wegen der Durchbiegung trotz der schon an sich geringen Materialausnutzung eine Profilerhöhung vorgeschrieben werden würde, ist nach der obigen Rechnung eine solche überflüssig.

Mit der vorstehenden Rechnung in Verbindung mit dem Ergebnis von Probelastungen soll zunächst gezeigt werden, daß mit den bis jetzt geltenden Bestimmungen bezüglich der Durchbiegung den tatsächlichen Verhältnissen nicht genügend Rechnung getragen wird. Eine Festsetzung die Durchbiegung betreffend, wie sie jetzt üblich ist, kann eben nur für frei im Raum liegende Träger als richtig gelten. Für Deckenträger dagegen in massiven Decken sind Bestimmungen der jetzigen Art füglich nicht aufrecht zu erhalten, man sollte solche schematischen Bestimmungen besser überhaupt fallen lassen, solange man ihnen nicht eine solche Form geben kann, daß den tatsächlich vorliegenden Verhältnissen Rechnung getragen wird.

Die neuen ministeriellen Bestimmungen dürften auch hier mit der Fortlassung solcher eng gefaßten Vorschriften das Richtige getroffen haben. Es steht zu hoffen, daß die lokalen Baupolizeibehörden*) sich dem gegebenen Beispiel anschließen werden und nicht etwa durch selbständige Vorschriften in dieser Beziehung den wirtschaftlichen Vorteil, der für das bauende Publikum in der zugelassenen erhöhten Beanspruchung liegt, illusorisch machen.

Düsseldorf.

Dipl.-Ing. Fischmann.

Anmerkung der Redaktion: Das Polizei-Präsidium in Berlin hat inzwischen unter dem 7. April d. J. die Verfügung erlassen:

„Der Nachweis der Durchbiegung in den statischen Berechnungen eiserner Trägerkonstruktionen oder die Innehaltung bestimmter Größen dieser Durchbiegung erübrigt sich im allgemeinen für alle Deckenträger und diejenigen Träger und Unterzüge, die keine veränderliche Belastung erfahren. Dagegen ist dieser Nachweis für alle diejenigen über 7 m langen Träger und Unterzüge zu erbringen, die das Gebäude in der Längs- und Querrichtung aussteifen und an Stelle der sonst vorhandenen Längs- und Querwände treten, für die somit eine gewisse Starrheit erforderlich wird. Zur Erzielung dieser Längs- und Quersteifigkeit ist auch die Anordnung von sogenannten Gerbergelenken in den Trägern und Unterzügen der bezeichneten Art unzulässig. Die Durchbiegung soll in der Regel das Maß von $\frac{1}{500}$ der freien Länge nicht überschreiten.“

Zur Frage der Erhaltung des Otto-Heinrichsbaues des Heidelberger Schlosses.

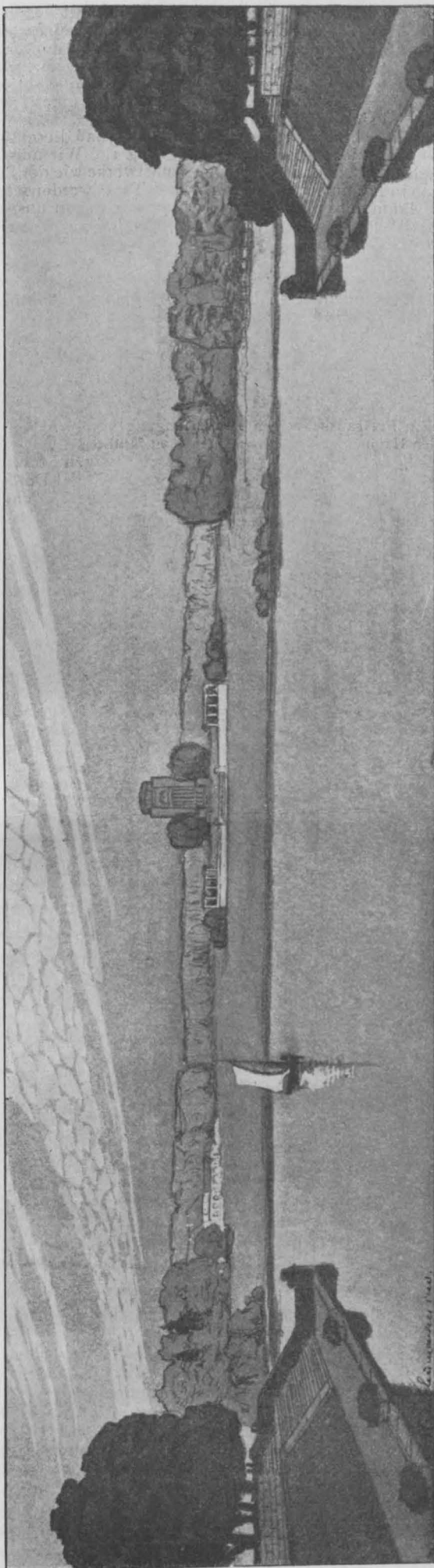
Zur Frage der Erhaltung des Otto-Heinrichsbaues des Heidelberger Schlosses läßt sich das „Berliner Tageblatt“ von seinem Heidelberger br.-Korrespondenten Mitteilungen machen, die manches Interessante enthalten, sodaß wir sie trotz des darin zum Ausdruck gebrachten Standpunktes unseren Lesern nicht vorenthalten möchten. Bei der scharfen Stellungnahme jedoch, die der Korrespondent gegen die Wiederherstellung des Friedrichsbaues einnimmt, die der verstorbene Karl Schäfer mit seinem Namen und seinem künstlerischen Ruf deckt, wäre es für den Korrespondenten wohl geboten gewesen, seine Ausführungen mit seinem Namen zu versehen, zumal im Hinblick auf den Schluß derselben.

Der Mitarbeiter der genannten Zeitung schreibt, das Heidelberger Schloß werde den Deutschen noch für einige Zeit erhalten bleiben, denn es sei Hoffnung vorhanden, daß es in der allernächsten Zeit „nicht weiter geschändet werde“. Was späterhin geschehe, könne „natürlich“ Niemand wissen; „für den Augenblick kommt dem unglücklichen Renaissancebau, dem schönsten vielleicht, den Deutschland besitzt, der Umstand zugute, daß man in Baden augenblicklich nicht über überflüssige Fonds verfügt. Das fiskalische Prinzip kommt in diesem Ausnahmefall der Kunst zu Hilfe. Man hat sich schon oft gewundert, warum denn die offiziellen Kreise Badens, die doch hier eigentlich über Dinge zu verhandeln haben, welche nur sie angehen, oder zum mindesten allein ihrer Verwaltung unterliegen, den Restaurationswünschen gegenüber, die von Berlin geäußert werden, gefügig sind.

Die Ursachen dürften nicht allgemein bekannt und daher der Mitteilung wert sein. Als nämlich in den siebziger Jahren über die Frage der Kriegskostenentschädigung verhandelt wurde, meinten Angehörige der Linken des badischen Landtages, daß von diesem Gelde doch auch ein Teil dem Großherzogtum zur Verfügung gestellt werden müsse, natürlich nur zu idealen Zwecken. Und solchen idealen Zweck erblickten sie in dem Wiederaufbau des Schlosses. Der Großherzog, dem dieser Gedanke nicht unsympathisch war, gab aber zu erkennen, daß er, wenn vom Volk dieser Wunsch geäußert würde, es nicht zulassen könne, daß der Aufbau aus anderen Mitteln als aus denen der großherzoglichen Privatschatulle erfolge. Zujener Zeit herrschte die Anschauung, daß man die deutsche Spätrenaissance, die man als die Blüte aller Kunst schätzte, durch Nachbildungen erhalten zu können. Viele Städte Süd- und Norddeutschlands sind seither mit Renaissancebauten und vor allem mit Renaissancewirthshäusern, die angeblich künstlerisch und behaglich zugleich sein sollen, heimgesucht worden. Allein das lag im Geschmack der Zeit. Es waren nicht nur Laien, sondern richtunggebende Professoren, die diesem Gedanken der Re-Renaissance huldigten. Es ist daher auch begreiflich, daß der Großherzog aus den besten Intentionen und in Uebereinstimmung mit dem Zeitgeschmack den Wiederaufbau dieser Ruine bewerkstelligen ließ. Im Sinne dieses Versprechens wurde auch der Friedrichsbau wiederhergestellt. Seine Dachreiter glänzen allen Hidgeigeigeverehrern freundlich entgegen und die Fassade nimmt sich vom Talgrunde so schön aus, wie irgend ein gutes Bildchen aus dem Atlas des Formenschatzes. Wer aber andere Augen hat, der findet dieses geleckte Fassadchen, hinter dem so reichliche Butzenscheibenpoesie steckt, im Verhältnis zu dem zerstörten Otto-Heinrich-Bau recht traurig. Es war nicht zu verlangen, daß der alte Großherzog die Aenderung, die der Kunstgeschmack Ende der neunziger Jahre erfuhr, mitmachte, aber es ist ebenso wenig begreiflich, daß sein Nachfolger, gleichviel, ob er die Aenderung der Kunstansichten unserer Zeit zur Kenntnis genommen hat oder nicht, die Erfüllung des Versprechens, das sein Vater gegeben, zu seiner idealen Pflicht machte. Darum waren die Proteste der vorzüglichsten Kunstkenner Badens und des Deutschen Reiches bisher belanglos, weil der Wunsch, der von Berlin ausgeäußert wurde, mit dem, was als moralische Verpflichtung empfunden wurde, sich einigermaßen deckte. Glücklicherweise ist, wie oben erwähnt, augenblicklich das Geld etwas knapp, es ist aber zu befürchten, daß es eines Tages doch vorhanden sein wird.

Das Tragische an der Sache ist aber, daß es vielleicht nach ein paar Jahren gar nicht mehr lohnen wird, sich gegen den Wiederaufbau auszusprechen, weil unter dem Titel der Ausbesserungsbedürftigkeit — so erfährt wenigstens unser Heidelberger Korrespondent aus Kreisen, die um die Sache wissen können — einzelne Fassadenstücke meuchlings sowieso ausgetauscht werden.

Dagegen ist natürlich nichts zu machen. Was soll man erwidern, wenn Sachverständige behaupten, der Stein ver-



Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg. Architekt: Baudirektor Prof. Fritz Schumacher in Hamburg. Blick vom Hauptrestaurant auf den Wasserturm.

wittere, die Profilierung sei verwischt und es müßten im Interesse der Erhaltung eben dieses schönen Baues eine Reihe von Ersatzstücken eingefügt werden. Man weiß auch, daß den Künstlern gegenüber, die da behaupteten, an dieser Ruine sei es eben das Schöne, daß sie eine Ruine sei, erklärt wurde, das Ganze sei baufällig und werde eines Tages sowieso in sich zusammenbrechen.

Es braucht nicht erst gesagt zu werden, daß dieser Einwand auch nicht übermäßig stichhaltig ist. Wir müssen es auch ertragen, daß bedeutende Kunstwerke wie der Parthenon in Trümmern liegen. Und eines Tages werden selbst diese Trümmer nicht mehr sein, aber wir freuen uns, solange diesen Trümmern der heilige Geist der Antike ent-

steigt und solange unsere Phantasie uns gestattet, sie zu Urbildern zu rekonstruieren, ohne daß unechtes und modernes Material und die Härte des modernen Meißels die edlen Formen zerstören. Darum wollen wir uns auch der Heidelberger Ruine solange erfreuen, als wir sie eben haben. Der Nachwelt hinterlassen wir nichts, wenn wir ihr eine sauber verputzte Kopie übergeben. Ein braver badischer Bürger, den unser Korrespondent sprach, meinte allerdings, daß diese moralischen Erwägungen auch ohne jeden Belang seien, denn, so sagte er, mit den Augen zwinkernd: „Sie erschüttern's vom Tunnel her, damit sie nur recht baufällig wird“.

Doch dieses ist offenbar nur Gerede“ — (Schluß folgt.)

Vermischtes.

Zum Präsidenten der kgl. Akademie der Künste zu Berlin ist für die Amtsdauer 1. Oktober 1910 bis 1. Oktober 1913 wieder ein Architekt, der Geheime Baurat Professor Carl von Groszheim erwählt worden. Die Akademie hat mit Vorliebe Architekten zu ihren Präsidenten gewählt: Hitzig, Ende, Otzen sind von Groszheim vorangegangen. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Grundrissen für den Neubau einer Oberrealschule zu Mülhausen i. E., beschränkt auf die in Elsaß-Lothringen ansässigen Architekten, stützt sich auf ein Gelände zwischen Engel-Dollfuß- und Graben-Straße, auf dem an einer neu anzulegenden Verbindungsstraße ein städtisches Schwimmbad, ein städtisches Verwaltungsgebäude und die Oberrealschule errichtet werden sollen. Bei dieser Sachlage handelt es sich um mehr, als lediglich um die Grundrisse der Oberrealschule, nämlich um die Ausarbeitung eines Lageplanes, aus welchem die städtebaulichen Beziehungen der drei Gebäude zu einander hervorgehen. Dazu wäre es nötig, daß die Raumprogramme auch der beiden übrigen Gebäude, wenn auch nur in großen Zügen, vorliegen. So, wie die Aufgabe jetzt gestellt ist, ist eine städtebaukünstlerische Lösung kaum zu erwarten. Zu dem Versuch einer solchen Lösung fordert aber die Gesamtlage geradezu heraus. Es gelangen drei Preise von 1500, 1000, und 700 M. zur Verteilung. Im Preisgericht die Hrn. Reg.-Bmstr. Dr. Fiedler in Colmar, Arch. Louvat und Stdtbrt. Trumm in Mülhausen; diese drei Fachleute sind in dem neungliederigen Preisgericht in der Minderzahl. Hinsichtlich der Ausarbeitung des Entwurfes für die Bauausführung ist freie Hand vorbehalten. —

Zum Wettbewerb Rathaus Allenstein liefen 73 Entwürfe ein. Bei dieser großen Zahl von Arbeiten muß es auch hier auffallen, daß das Preisgericht keine eigentliche Entscheidung herbeigeführt hat, da es den I. Preis von 3000 M. nicht verteilte, dagegen aus der Gesamtsumme der Preise von 6000 M. einen Preis von 2000, zwei Preise von je 1500 und einen Preis von 1000 M. bildete. Den Preis von 2000 M. errang Hr. Landbauinsp. Schrammen in Friedenau. Ein Preis von je 1500 M. fiel an die Arbeit der Hrn. Prof. O. Kuhlmann in Gemeinschaft mit Arch. Hugo Rüter in Charlottenburg; sowie an den Entwurf des Hrn. Arch. Leonh. Heydecker in Ueberlingen. Den Preis von 1000 M. gewann Hr. Arch. Karl Bräutigam in Nürnberg. Zum Ankauf wurden die Entwürfe der Hrn. Joh. Harnau unter Mitarbeit von L. Lehn in München, sowie Reg.-Bfhr. Stachowitz in Thorn empfohlen. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Geschäftshauses der Westfälisch-Lippischen Vereinsbank in Bielefeld fiel der I. Preis Hrn. Alwin Haus in Dortmund zu. Den II. Preis gewann Hr. Cuno Pohlig in Recklinghausen, den III. Preis Hr. Gustav Messmann in Lage i. L. Entwürfe der Hrn. K. H. Quacken in Gelsenkirchen, E. Wachenfeld in Hagen i. W. und H. Tietmann in Witten a. d. R. wurden zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg. (Schluß.) — Internationale Hygiene-Ausstellung Dresden 1911. (Schluß.) — Zur Frage der Durchbiegung von Trägern. — Zur Frage der Erhaltung des Otto-Heinrichsbaues des Heidelberger Schlosses. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine

Hierzu eine Bildbeilage: Entwurf zur Anlage eines Stadtparkes in Winterhude bei Hamburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Vorläufiges Programm für die XXXIX. Abgeordneten-Versammlung und die XIX. Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Frankfurt a. M.

I. Abgeordneten-Versammlung.

Freitag, den 2. September 1910.

Abends 8 Uhr: Begrüßung der Abgeordneten durch Ortsausschuß und städtische Behörden im Römer.

Samstag, den 3. September 1910.

Vormittags 9 Uhr bis nachmittags 5 Uhr: Abgeordneten-Versammlung im Kaufmännischen Vereinshaus; daselbst zwangloses Frühstück.

Abends 6 Uhr: Ausflug mit Dampfer nach der Gerbermühle.

Sonntag, den 4. September 1910.

Vormittags 9—11 Uhr: Abgeordneten-Versammlung im Kaufmännischen Vereinshaus.

Ab 12⁰⁸ Abfahrt nach Bad Nauheim, dortselbst Besichtigung der Badehäuser, hierauf gemeinschaftliches Mittagessen im Kurhaus, Besichtigungen der Kureinrichtungen; zurück 6²⁰ abends. Ankunft in Frankfurt a. M. 7⁰⁵ Uhr.

II. Wander-Versammlung.

Sonntag, den 4. September 1910.

Abends 8 Uhr: Begrüßung der Wanderversammlung durch den Ortsausschuß in den Römerhallen.

Montag, den 5. September 1910.

Vormittags 9^{1/2} bis nachmittags 1 Uhr: Wanderversammlung im Kaufmännischen Vereinshaus. Dortselbst gemeinschaftliches Frühstück.

Nachmittags: Besichtigungen in Gruppen für Architekten und Ingenieure.

Abends 8^{1/2} Uhr: Festessen im Palmengarten.

Dienstag, den 6. September 1910.

Vormittags 9^{1/2} bis nachmittags 1 Uhr: Wanderversammlung im Kaufmännischen Vereinshaus. Mittagessen frei nach Wahl.

Nachmittags: Besichtigung in Gruppen für Architekten und Ingenieure.

Abends 7 Uhr: Festvorstellung.

Mittwoch, den 7. September 1910.

Vormittags: Besichtigungen in der Stadt.

Nachmittags 2 Uhr: Ausflug nach der Saalburg.

Abends 8 Uhr: Besichtigung der Erlöserkirche in Homburg v. d. Höhe. Hierauf Essen und Gartenfest im Homburger Kurpark.

Der Verbandsvorstand.

Reverdy. Kölle. Hofacker. Körte. Franzius. Lion.